2:A UPPLAGAN

KAJER MOT DET GRÖNA

Handbok för ett nödvändigt paradigmskifte i vår stadsplanering

HÅLLBARA GRÄNSSNITT I MÖTET STAD OCH LAND



JÄRFÄLLA KOMMUN

DELEGATIONEN FÖR HÅLLBARA STÄDER

2:A UPPLAGAN

KAJER MOT DET GRÖNA

Handbok för ett nödvändigt paradigmskifte i vår stadsplanering

Kaj mot det gröna
-här i småstadens skala

ill - Peer-Ove Skånes ARKEN Arkitekter




Anders C Eriksson




Nils Söderlund







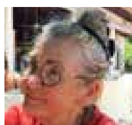



Torbjörn Einarsson


Peer-Ove Skånes


Jaime Montes


Gunnar Jutelius


Barbara Klockare

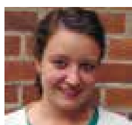
: EKOLOGI GRUPPEN





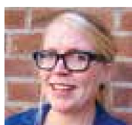



Krister Sernbo


Emma Sandelin


Magdalena Mone


Eleonor Martinsson


Karin Görlin










Christer Ljungberg


Malin Gibrand



Referenspersoner och Konferensmedverkande

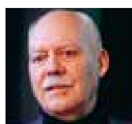




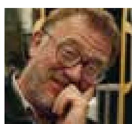


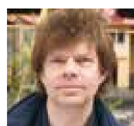

Kristina Adolfsson


Jan-Erik Bengtsson


Gösta Blücher


Peter Elmlund


Pär Gustafsson


Håkan Jersenius


Martin Livian


Richard Murray


Stefan Norberg

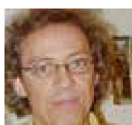

Cecilia Obermüller


Jerker Söderlind

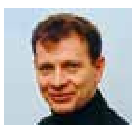

Ulf Eriksson


Emma Henriksson


Emma Jonsteg


Thomas Melin


Gunnar Rundgren


Staffan Schartner


David Sim


Peter Svensson


Peter Örn

Projektorganisation

Styrgrupp Järfälla kommun:
Anders C Eriksson, ordf, stadsarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret,
Emelie Grind, samhällsbyggnadsdir, Samhällsbyggnadskontoret,
Axel Bernhult, finanschef, Kommunstyrelseförvaltningen

Projektledare:
Nils Söderlund, arkitekt, Söderlund Arkitektkontor AB

Projektarbetsgrupp Järfälla kommun:
David Nordin, trafikplanerare, Bygg- & Miljöförvaltningen, BMF
Kerstin Sköld, stadsträdgårdsmästare, BMF
Ingrid Kennerstedt, kultursekr/ kommunantikvarie
Katarina Ekestubbe, kommunekolog, BMF
Björn Sundberg, kapacitetsansvarig för för- och grundskolor
Linda Börjesson, näringslivschef
Henrietta Tholén, kommunikatör, kommunstyrelseförvltningen
Anne Pages, miljöinspektör, BMF
Anna Krohn, bygglovshandläggare, BMF
Elenor Lennartsson, planeringsarkitekt, Samhällsbyggnadskontoret



Redaktör
Torbjörn Einarsson
Arken Arkitekter AB

Layout:
Studio Bang
2:a upplagan
Tryck: Livonia Print, 2016
ISBN 978-91-639-2547-4

Idéinnehåll, workshops, illustrationer och handbok, konferens:
Arken Arkitekter AB
Torbjörn Einarsson, arkitekt SAR MSA, ansv upplägg & samordning
Barbara Klockare, bildredaktör
Gunnar Jutelius, arkitekt
Jaime Montes, arkitekt SAR MSA
Peer-Ove Skånes, arkitekt SAR MSA MAA

Ekologigruppen AB
Krister Sernbo, urbanekolog, ansv.
Eleonor Martinsson, landskapsarkitekt LAR MSA
Emma Sandelin, planarkitekt
Magdalena Mone, landskapsarkitekt LAR MSA
Karin Görlin, landskapsarkitekt LAR MSA

Trivector Traffic AB
Malin Gibrand, trafikingenjör

Referenspersoner
Kristina Adolfsson, Innovark AB, MoM-domstolen i Umeå, förf. till PBL-handboken, tid. Boverket
Jan-Erik Bengtsson, fastighetsutvecklare, fd Skanska
Johan Billing, Strabag / JRB Projekt AB
Gösta Blücher, ark, fd GD Boverket
Peter Elmlund, UCR, Axel och Margaret Ax:son Johnsons Stiftelse
Pär Gustafsson, professor em SLU, landskapsarkitekt LAR MSA
Ronny Fors, Naturskyddsföreningen
Håkan Jersenius, Småstaden Synergi AB
Magnus Lindén, JM AB
Martin Livian, arkitekt SAR MSA
Christer Ljungberg, vd, Trivector Traffic AB
Richard Murray, nationalekonom Naturskyddsföreningen Sverige
Stefan Norberg, BTH Bostad
Cecilia Obermüller, mp Sth, miljöhandläggare LS Sth
Jerker Söderlind, Stadsliv AB

Konferens
Ulf Eriksson, Trivector AB
Emma Henriksson, Stockholmshem
Emma Jonsteg, Utopia Arkitekter
Thomas Melin, UN Habitat
Gunnar Rundgren, Grolink
Staffan Schartner, Omniplan
David Sim, Gehl Architects
Peter Svensson, NCC / PEAB
Peter Örn, Peter Örn AB, moderator

Innehåll



Läsanvisning: Vänstersidorna anger historik och teori, argumentlinjer och ansatser - högersidorna hur teorierna kan falla ut i Järfälla och i referensexempel



ill: "Det goda regerandets effekter på stadens liv", Le Allegorie del Buono e Cattivo Governo / Ambrogio Lorenzetti 1338-40 Palazzo Pubblico, Siena

Stad möter land - gränssnittet, stadsmuren, på bilden fungerade som skydd av staden. Gränssnitt i framtiden, Kajer mot det Gröna, kan omvänt ses som skydd av land, natur och odling.

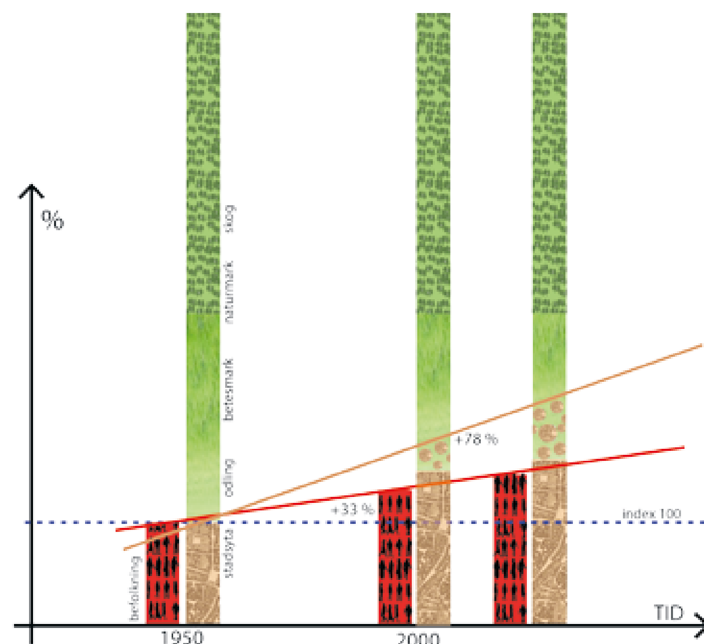
EUs PLUREL-rapport har påvisat en djupt oroande stadsspridning över värdefull naturmark

Städerna fortsätter växa mer i yta än i invånarantal. Välmenande planering utifrån krav på buffertzoner för buller och krav på att nya områden ska vara allt längre utom synhåll, gör att markanspråken skenar.

Så här kan det inte fortsätta.

Denna handbok visar hur en gränssättning kan ge växt inåt som "reparativa kompletteringar" av bebyggelser som visat sig utgöra ineffektiv och markslösande förortsbygd.

Baksidor kan bli livgivande framsidor, stadsbryn, med odling, dagvattendammar och urbana 'kajer mot det gröna'.



Järfälla kommun är projektägare, huvudfinansiär, och tillsammans med konsultgruppen initiativtagare till projektet.

Projektets syfte är att studera mönster och metoder för stadsbyggande i gränssnittet stad och land, både generellt och med Järfälla kommun som konkret exempel.

Handboken utgör genom sin pilotstudie, olika medborgardialoger, SWOT, omfattande skissningar, referensmöten och överväganden, ett programarbete inför den fortsatta planeringen.

Arbetet har inte hanterats politiskt inom kommunen, men har delrapporterats och utgör underlagsmaterial och idékatalog för fortsatta diskussioner inför Järfällas kommande detaljplaner.

Intro av stadsarkitekt Anders C Eriksson



Ett bidrag till en växande storstadsregion och till diskussionen hur detta kan ske.

Projektet 'Kajer mot det gröna - hållbara gränssnitt i mötet stad och land' i Järfälla kommun har fått projektpengar från Delegationen för hållbara städer / Boverket.

Ansökan gällde hur vi ska få till bättre stadsbyggande när vi å ena sidan behöver bygga mer och, å andra sidan, behöver värna de gröna kvalitéerna. Järfälla kommun ska skapa förutsättningar för en produktion av ca 1000 lägenheter per år fram till 2030. Merparten inom tunnelbanans influensområde, men också inom andra stadsdelar.

Städers gränser mot det gröna är ofta tillfälliga, glesa och vaga och har ofta en karaktär av baksidor. Den nu framtagna Handboken visar hur vi kan finna vinn-vinn-lösningar genom att sätta gränser för stadsspridningen på ett sådant sätt att vaga baksidor blir intressanta framsidor, det vill säga blir till det vi här kallat 'kajer mot det gröna', där service, odling, dammar, profiltomter, lek och rekreation får intressanta lägen. Det expansionstryck som därmed vänds inåt stadsdelarna kan, om det formas som byggrätter till de närmast berörda och som kompletteringar i medborgarburna dialoger, bli en motor i våra städers omdaning och inre utveckling. Tillskotten inåt kan ge bebyggelsen en berikande utveckling från ofullgångna och zonerade delområden till mixade välblandade stadsdelar med lokalt näringsidkande och lokal service, både kommersiell och social.

En viktig förutsättning för dessa 'inre kompletteringar' är medborgardialoger som får parter att lyssna på varandra, tidiga dialoger som gör de boende och verkande till de viktiga bärarna av stadsdelens förändring. Handboken visar en dialogmetod, STEP, där parterna först anger egna önskningar, men sedan i rundabordsarbeten också uppfordras sammanväga olika viljor, och tillsammans bygga framtidsbilder utifrån kriterier på hållbarhet. Metoden möjliggör en transparant planering som visar att det går att vinna motstående parters förtroende och hitta vinn-vinn-lösningar. En viktig del är då att de som blir berörda av planeringen, ska konkret känna att de får något positivt ut av förändringarna. En sådan positiv sak kan vara byggrätter i kompletteringarna längs stadsbrynen, 'kajerna'. En annan är att ny bebyggelse inne i stadsdelen ska medföra förbättringar av stadsdelens mix, attraktivitet, ekologiska fotavtryck och andra aspekter av Järfällas hållbarhetsprofil.

Studien påvisar den häpnandsväckande potential som ligger i verktyget 'inre kompletteringar' – ett begrepp som avsiktligt vill markera skillnad till begreppet 'förtätningar'. Redan i måttlig 2-3-våningsskala ger de illustrerade exemplen på inre kompletteringar potential till mer än fördubblingar av stadsdelarnas bebyggelse och invånarantal, bättre mix med arbetsplatser, mer service, mer odling.

Handboken inleder med en kort idéhistorisk bakgrund till vårt stadsbyggandes dilemmor, visar sen 14 konkreta steg för hållbar stadstillväxt, och listar därpå ett fyrtiotal viktiga verktyg för det praktiska planeringsarbetet. Handboken är generellt skriven, men visar hur dialogmetoden STEP och planmönstren kan falla ut i pilotfall i Järfälla kommun.

En ordlista för dialog mellan lekmän och fackmän, och mellan fackmän av olika discipliner förtydligar. En litteraturlista visar en tidlinje av stadsbyggnadstankar som adderar sig till dagens behov av paradigmskifte. Se därför denna Handbok som vårt bidrag till en växande storstadsregion och som inspiration och diskussion om hur detta kan ske.

vad vill vi? vad bör vi, vad kan vi?



Sigtuna Foto: Stefan Sjögren

Symptombilden är bred

Kuren behöver fokusera på orsakerna - och ange verktyg

Delegationen för hållbara städer gav 2012 anslag till denna studie och handbok om städers växt, planeringsverktyg och dialogmetoder. Delegationens namn förpliktigar, dess läges-beskrivning* och maning till snabbare omställning likaså.

Uppgiften "att realisera ett hållbart stadsbyggande" kan synas bred. Ja, till och med mycket bred, eftersom vårt pågående stadsbyggande enligt Delegationens slutrapport* har visat sig vara problematiskt över ett så brett spektrum. Det gäller, som man skriver. inte bara markslöseri, energislöseri, påtvingat resande, ohälsa eller CO_2-utsläpp, utan lika påtagligt brister i stadbygdens roll att utgöra motor för lokalt näringsidkande och lokalt framväxande stadsliv.

Kort sagt: symptombilden är bred. Kruxet, den ansats som denna Handbok prövat och vill visa, är att komma åt de faktor-

En ny tid uppfordrade till heroiska anspråk på ”en ny stad för den nya människan”- men hur kunde det bli på detta viset? - och vad gör vi nu?

Bonden Evert Locking har fått 8000 ny grannar. Plats Råslätt, Jönköping.
Foto: Sven Erik Sjögren





foto - Jan Gehl Arkitekter

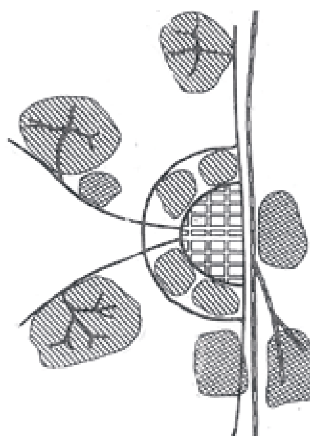
"First we form our buildings - then they form us"
/ Gehl citerar Churchill

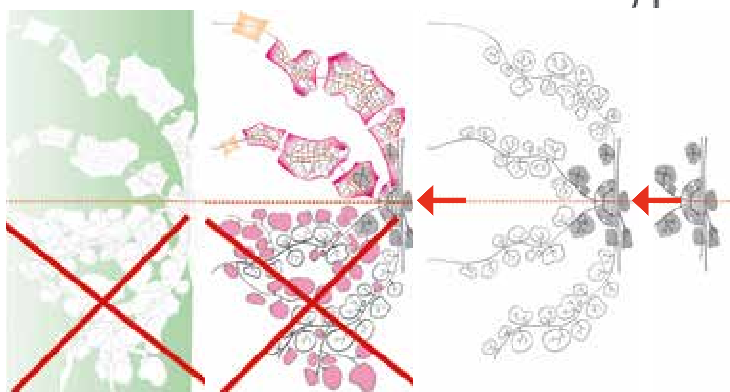


ill - Leon Krier

Leon Krier driver tesen att 'tänka stad' - vara sig man bygger en skola eller ett sjukhus, eller ett "bostadsområde".

Gösta Carlestams belysande stadsbyggnadsdiagram över svensk stad - som den blev efter zonplaneringens införande





- Vi har nu två scenarior att välja bland

Carlestams stadsbyggnadsdiagram som det fortsatt

er och de verktyg som ligger bakom de nämnda symptomen. Med en metafor: vi kan göra det genom att bli mer varse det vatten vi simmar i – begreppen, verktygen och rollspelet.

En bra förklaring anger också riktning och verktyg

Två tre decennier av symptombehandling har, som Delegationen påmint, inte markant vänt en oroande utveckling. Vi gör mycket bra och berömvärt, men flera orosfaktorer skenar. Vi bygger cykelbanor, men bilismen ökar mer. Vi ordnar samråd, men medborgare känner inte delaktighet. Vi försöker främja stadsdelscentra men externhandeln skenar. Vi verkar inte hinna med.

Det brukar skyllas på processer, stuprör, brist på helhetstänkande – men vet vi som aktörer därmed vad det är för knappar man kan skruva på? Som man frågar, får man svar, säger ett talesätt. Tre exempel:

- "Ansvaret", så brukar det sägas: "det ligger på oss alla som slösande individer, och än mer, på de planerare, byggare och politiker som fortsätter ge stadsbygden dess form; det behövs mer utbildning"…till synes rimliga observationer, men, som det visat sig, vaga och därmed, riktningslösa som stadspolitik.
- Det sägs också: "Vi kan inom den stadsform vi bor och verkar välja olika livsstilar, utöva konsumentmakt, och därmed ge olika ekologviska fotavtryck", …till synes klokt också det, men tydligen rätt verkningslöst, även i en så pass välorienterad, genomplanerad och MKB-testad nation som Sverige.
- "Vi kan som medborgare välja, vi kan rösta och påverka politiken"…jovisst - till del skulle man också kunna tro att detta redan skett – partiprogrammen i vårt land har ju välskrivna kapitel om vikten av hållbara levande stadsdelar.

Men ändå rullare det på. Atlantångaren*, modernisternas stolta metafor om staden som en maskin, den atlantångaren den glider vidare. Medan vårt lands ekologiska fotavtryck fortsätter öka.

Atlantångaren glider vidare, det är denna Handboks ansats, för att vi i vår planering jagar symptom, vi listar risker: "hur den, och den, och den störningen eller nackdelen bör åtgärdas med mer utbildning och resurser, mer incitament eller avgifter", vi sätter upp önskelistor om vikten av bra service och kollektivtrafik, trygga stråk, levande bostadsområden, etc. Så har det gått på, i decennier. Allt medan städerna breder ut sig i underhållskrävande förortsmönster ut över natur- och odlingsmark. Under tiden verkar parterna ha kommit allt längre från varandra, misstron har ökat, man känner sig överkörda, lyssnandet har i stort sett upphört.

Staden som en serie zoner
- blev "bubbelstaden"

Järfälla - också ett stads-
byggande av sin tid:
var sak i sin zon,
villor för sig,
flerfamiljshus för sig,
arbetsplaser för sig,
service för sig.





Le Corbusier lanserade idén om sju kategorier av vägar/hastigheter, som avsågs ersätta de klassiska städernas gatunät. Han talade om de 7 v, 'les 7v'



Le Corbusiers vision av 'hus-i-park', som avsågs ersätta de klassiska städernas kvarter



Planera utifrån den gåendes perspektiv - inte från helikopternivå
David Sim

Förortsstruktur kan vara charmig att bo i - men den genererar mycket bilism och lite lokal service, lite stadsliv, och klena gröna strukturer.



Eniro

Tecknen är således tydliga: nuvarande processer fungerar inte som avsetts. Omfattande samråd, i flera steg och omtag, lämnar parter både besvikna och än mer polariserade när gränsdragningsfrågor återuppstår under återkommande bebyggelsefaserna. Ofta med "vinnare" som inte tycker sig ha fått det de vill ha, lika ofta med "förlorare" som känner sig överkörda och desillusionerade; ömsom byggare, ömsom medborgare, ofta bägge.

Detta är varken bra för vår demokrati, för effektiviteten i byggandet eller för en kreativ samhällsplanering. Organisationer drabbas av en matthet; det här har blivit kostsamt både avseende tid, pengar, kreativitet och mental energi.

Det går att vända bekymret till en reparativ kraft

Det är många planerare som ser dessa mönster av polarisering inte bara som djupt bekymmersamma utan också som djupt onödiga. Situationen kräver dock att vi växlar fokus från symptomen till de tankebanor som fört oss till denna situation. Handbokens ansats är att vi behöver se över hur vi tänker, hur vi behöver skifta verktyg, rollfördelning och språkliga begrepp – vi behöver det som man brukar kalla: få till ett paradigmskifte*. Det kan låta svårt, men det är det inte. Det kan låta svårt också för att fler än Delegationen för hållbara städer och EU-rapporter betonat att det är bråttom. Men den växtkraft som bidrar till att stadsutbredningen skenar ohållbart, det är också en kraft som kan vända växten till en reparativ mekanism!

Häri ligger denna Handboks fokus: den avser visa hur bilepokens och zonplaneringens galopperande stadsväxtmönster både kan ges gränser – och hur den fortsatta växten därmed kan vändas inåt och nyttjas som reparativa kompletteringar* i syfte att göra gängse enklaver av bostadsområden och arbetsområden till mixade* levande stadsdelar.

Gränssättningen, det vi kallar "kajen", eller stadsbrynet*, blir härmed inte en begränsning, den kan tvärtom nyttjas som en ny potential. Handboken visar därmed hur till synes motstående anspråk kan jämkas, dels genom att nyttja stadsbrynens glipor och synergier mellan stad-land, dels genom dialogmodeller där till synes antagonistiska parter kan ges förutsättningar att samarbeta för att uppnå vinn-vinn-lösningar* i rundabordsarbeten*.

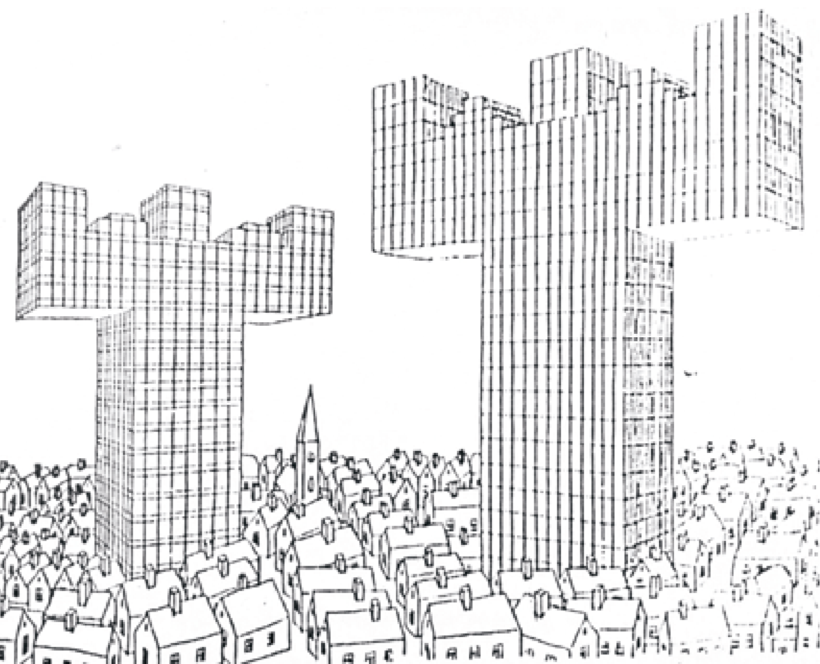
Testfall: stadsdelen Jakobsberg – möter naturreservatet Görväln

För att illustrera och testa denna ansats har vi medvetet valt ett planutsnitt intill ett av Järfällas naturreservat, Görväln, och in mot stadskärnan för att frågorna ska bli skarpa och komma till tydlighet. Här finns anspråk från olika parter – här blir tesen om "att planera är att välja" eller snarare "att planera är att

Mälarvy Järfälla – Foto: Järfälla Kommun

"Bubbelstaden" blev tidigt segregerande, dessutom en både bilberoende och bilism-genererande stadsform

Mälarvy Järfälla – Foto: Järfälla Kommun



ill - Gustav Peichl "Ironimus"

För tätt i sta'n, för glest i första'n, skrev Johan Rådberg



Spelplanen är klar, de politiska parollerna och besluten är tagna: 'mer levande stad', "mer hållbar stad'"! Och: väntetiden består inte i att vänta ut fler tekniska innovationer. Situationen kräver framför allt en mental omställning, just ett påtagligt skifte av idésystem - insikten om vilket vatten vi kan simma vidare i. / Håkan Jersenius, arkitekt

Slutsats:
Ett byte av de tre centrala deviserna inom det modernistiska paradigmet kräver en mer medveten omprogrammering av dess fortfarande verkande verktyg. Det är inte dramatiskt, men det innebär att vi behöver tänka om: tänka mer i termer av stadsdelar* och kvarter än i bostadsområden* och andra zoner*.

Det innebär mer målstyrning, t ex genom att bejaka att folk vill ha mer av den sorts tidstestade stads- och bymiljöer som syns i våra omtyckta bebyggelsearv. Och, detta det sista, innebär som Handboken vill visa ett byte av perspektiv: att gå från restriktionsplanering* till attraktionsplanering*. Faktiskt inte så mycket mer.

I enskilda stadsdelar kan reparativa kompletteringar* snabbt ge effekter, i ett nationellt eller globalt perspektiv behöver det inte heller ta ett sekel. Kursändringen måste, som Delegationen påpekat, ske snabbare - den globala situationen är sådan att det inte får ta ett sekel!

väga" väldigt tydlig. Att illustrera hur man kan uppnå större transparens i detta vägande är ett av handbokens viktiga syften. Handbokens ansats, dess tes, är att mycket av polariseringarna har att göra med att vägningarna i stridbara gränsfall saknar transparens. När parter inte förstår varandras vägningar blir argumentering till slut mer en dragkamp och maktkamp än bra samhällsplanering. Det är i detta dragkampernas landskap med mycken ömsesidig misstro, som det lätt kan uppstå de invektiv som vi hör om råa exploatörer och gröna fundamentalister.

Byte av formler och verktyg

Handbokens ansats är optimistisk för den vill visa att den breda symptombild som Delegationen beskrivit, går att åtgärda med ett riktat byte av tre verktyg inom det underliggande idésystem som styrt vårt tänkande och stadsbyggande under snart ett sekel. Och lyckligtvis: det är inte så svårt som det kan låta!

Det idésystem om "den nya staden för den nya människan", som modernisterna* genomdrev på 1920-30-talen hade ambitiösa och heroiska anspråk, men innehöll också tre enkla och som det visat sig olyckliga deviser. Det gällde:

- ♣ trafiksepareringen, det så kallade"les 7v"*, som i Sverige syns i bland annat SCAFT*, en idé som vände ut och in på gatunäten, därtill:
- ♣ "hus i park"-devisen* som vände ut och in på den byggsten som kvarteren utgjort, och slutligen:
- ♣ "zonplaneringen"* som tog avstånd från mix och blandning och i stället förespeglade effektivitet i funktionsseparering och stora serier.

Tre deviser, tre verktyg. Så besedda kunde en reformering också verka enkel och genomförbar. Kritiken är ju sen länge entydig – ingen förespråkar längre zonplanering eller SCAFT. Men det är uppenbart att de tre deviserna ändå fortsätter att verka. Zonplaneringens "bubbelplaner" fortsätter enligt EUs PLUREL-rapport* att breda ut sig i en oroande takt. Rapporten beskriver det som att stadsutbredningen skenar.

Lagar, regler och praxis växlar

Modernismens enkla deviser spred sig snabbt. En optimistisk tolkning är således att ett skifte, en växling av paradigmet, också kan gå fort, ja fortare. En del av modernismens teser infördes i lagstiftningar över världen, men det mesta är dock inte lagar utan praxisar, ett ofta oreflekterat kopierande av "måsten" och moden. Lagstiftningar kan ändras, en stor mängd suboptimerande "ska/bör"-texter likaså. Numera finns


Kaj mot det gröna
- här i trädgårdsstadens skala
ill - Gunnar Jutelius ARKEN Arkitekter



goda, hållbara, nya referensprojekt att ta inspiration och lärdom av. För ett mer rejält skifte behöver vi inte vänta på något annat än att vi går från enigheten i ord till handling, och att vi medvetet ändrar vårt sätt att praktisera stadsbyggande, dvs att vi byter en del verktyg i vår pågående praktik.

Och lyckligtvis: det har blivit enklare: numera finns en återvunnen insikt om stadsvävars synergier och mekanismer liksom om rikedomen av finesser i de ansamlade stadsbyggnadsarv som generationer mejslat fram. Det var tyvärr mycket av de finesserna som kastades ut med badvattnet när modernister skulle riva för att bygga ”en ny stad för den nya människan”. Det var förvisso också en del saker som blev bättre, men planerare, byggare och politiker står genant handfallna när människor alltmer undrar vad det blev av alla de där kvalitéerna som försvann.

Rollförskjutningar, transparens, demokratisering

Handboken visar med dialogmetoden STEP* hur låsta positioner kan öppnas med en mer genuint medborgarburen planering, mer ”bottom-up”*, än den pågående praxis där byggare med ord som exploatering* och förtätning* krockar med medborgare som värnar sina livsdrömmar, sin nimby* och sin ”rätt till hembygd”. Polariseringen mellan bebyggelsestrukturens och grönstrukturens intressenter är sen länge cementerad. Misstron är ömsesidig. Lyssnandet har i många fall upphört och mer övergått i maktkamp, långdragen armbrytning och sega processer.

Det här kräver nya dialogmetoder. Handbokens dialogmetod STEP* visar en sådan väg till öppnare samtal där vi använder stadstypsmatriser, värderosor och rundabordsarbeten med modellklossar på flygfoton. Med dess öppnade transparens går det att finna vinn-vinn-varianter som kan göra ett givande och tagande konstruktivt.

Stadstyper har olika prestanda

Denna handbok visar verktyg, referenser och framför allt: vad vi vinner på att utgå från beprövade stadstypers prestanda*. Handboken betonar målstyrning: att vi behöver lägga fokus mer på stadstyper* och mindre på hustyper. Det är genom val av stadstyper som vi beaktar både husen och mellanrummen, de två komponenter som utgör stadens yin och yang, ytorna för vistelse och rörelse.

Varianterna av stadstyper är många, de syns i tusenden beroende på hur djupt man fördjupar sitt letande. Insikten om denna rika repertoar är också insikten att det är genom upplevelsen av helheter som vi gör våra bedömningar. Vi gör det oftast spontant, men vi kan också syna och systematiskt mäta de olika stadstypernas tidstestade* prestanda. Vi kan se vilka stadstyper som varit bra för många funktioner, och vilka som varit bra för få. Vi kan också se vilka stadstyper som verkar fungera ”bra-över -tid”, dvs visar på kärnan i det viktiga begreppet ”hållbarhet”.

Vi kan inte, och vi behöver inte, förstå stadstypernas alla intrikata mekanismer och samband, men vi kan avläsa prestanda*, och vi vet när vi gläds.

Genom att tänka i stadstyper får vi ett språk som fungerar mellan lekmän och fackmän, och mellan fackmän av olika discipliner. Med stadstypsmatriser* och värderosor* vill vi i den här Handboken visa hur planering och dialogmetoder* utifrån val av stadstyper kan bli både mer inkluderande och mer genuint demokratisk.

Kajer mot det Gröna och Reparativa kompletteringar:

Kartan visar ett utkast utifrån summan av rundabordsarbeten i dialogmöten, med närboende, elever, konsulter och referensgrupper.

Potentialen må överraska: Handboken illustrerar att det som här kallas reparativa kompletteringar* redan vid måttliga genomsnittshöjder på 2-3 våningar ger plats för mer än en fördubbling av antalet boende och verkande. Stadsdelen skulle kunna gå från 5 500 till 14 000 invånare, och det med verktyg till kompletteringar som betonas är medborgarburna.

Foto: Valentin Brutaru

nya hus
park, grönstråk
odling
vatten

Kartan utgör underlag för fortsatt diskussion, inspiration och planering



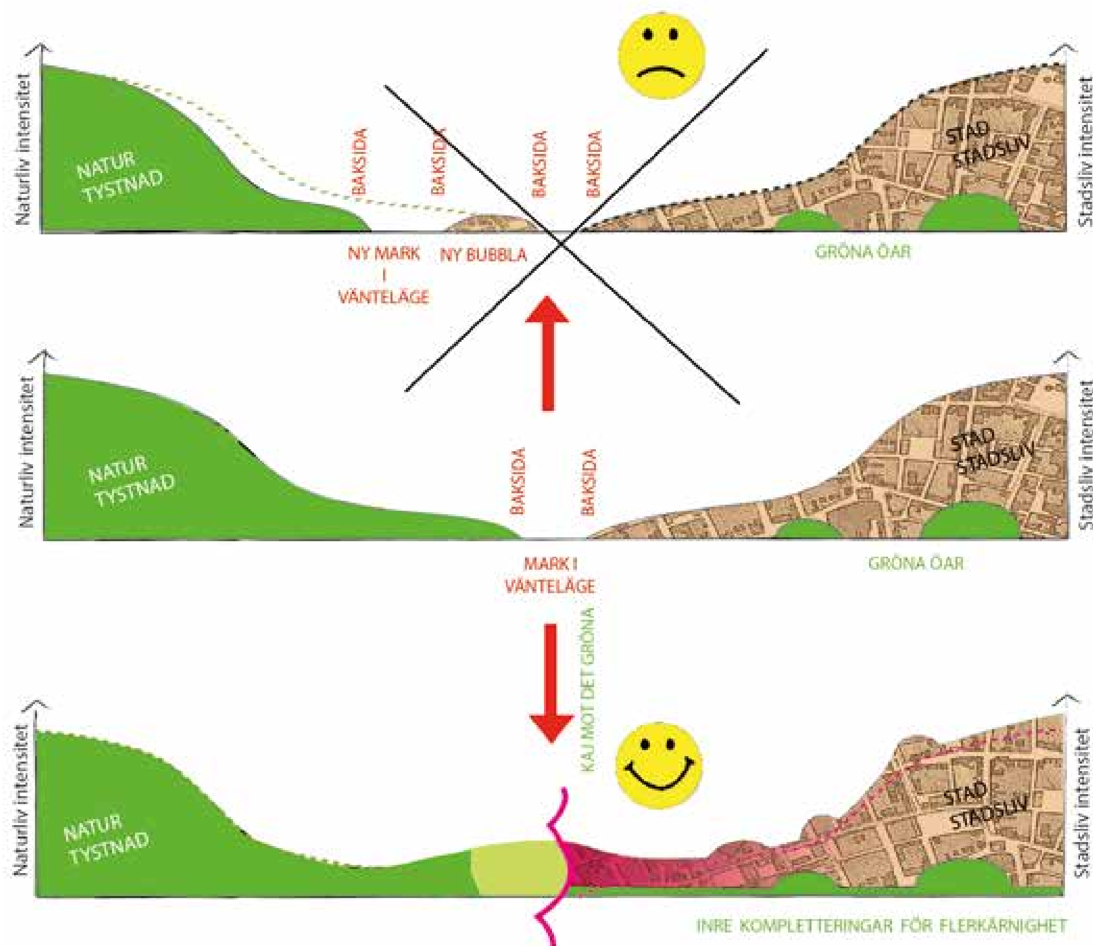
Foto: Valentin Brutaru

Summering

Handboken har som ansats att på ett konkret sätt illustrera hur vi kan nå ett hållbart* stadsbyggande:

- genom nämnda paradigmskifte*
- genom att sätta gränser för pågående stadsutglesning*
- genom att göra gränssnittet mellan stad och land till framsidor, till "kajer mot det gröna"
- därefter vända och nyttja växttrycket:
- inåt som reparativa kompletteringar*, och där nödvändigt nyttja växttrycket
- utåt som kollektivtrafikburna bebyggelsestråk* i synergier stad land
- se berörda grannskap bli bärare av en mer genuint medborgarburen omdaning av vår stadsbygd.

I ett nationellt perspektiv visas hur detta kan ske i städers och stadsdelars skala. Utifrån den växande kommunen Järfällas skala och förutsättningar visas hur kompletteringar i stadsdelen Jakobsbergs bebyggelsestruktur* kan möta naturreservatet Görvälns grönstruktur* och hur odlande och andra gröna kvalitéer kan främjas både i gränssnittet och in mot stadsdelens kärna.



"Mark i vänteläge" brukar bli lite grön buffert till nästa bubbla - och dess baksida med "mark i vänteläge".

Avklingande urbanitet möter avklingande gröna kvalitéer.

Strategin "Kajer mot det Gröna" visar hur det går att i stället göra baksidor till framsidor.



Foto: Valentin Brutaru

14 steg som får din stad att gå i hållbar riktning

Vi ärver vår bygd. Vår generations och vår tids stadsplanering har ingen början, och inget slut. Vi tar över ett bebyggelsearv och vi överlämnar ett annat arv. Vi har välsignats både med anrik ansamlad kunskap och begränsande problematiska betingelser.

Vår svenska PBL-tradition med översiktplaner, fördjupade översiktsplaner och detaljplaner, tog fasta på den insikten: dvs att tänka cykliskt i stället för linjärt. Med omtag vart fjärde år skulle den cykliska arbetsgången säkras.

De 14 steg som illustreras i detta kapitel ska också ses i det skenet. Olika planeringsärenden i Din kommun kan haka in i olika steg av planeringscykeln.

Men kapitlet ska också ses som ett inlägg om hur gängse planering kan eller bör ses över för att säkra just de kvalitéer som ett cykliskt tänkande var avsett att ge. Ansatsen i denna Handbok berör steg inom hela cykeln -ÖP-FÖP-DP-, men lägger ändå störst vikt vid att hållbarhetsfrågor kan säkras genom att få ÖP- och FÖP-momenten både mer proaktiva och mer i fokus för medborgardialogerna.

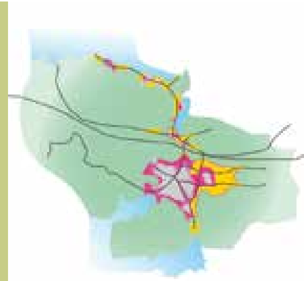
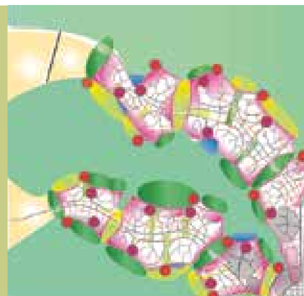


...gör det cykliska till en lärande kumulativ spiral...

De 14 steg som redovisas har valts för att erbjuda en slags överblickbar manual av en planeringscykel inom den ständigt rullande planeringen. I detta kapitel sker det med fokus på den kommunale planerarens eller politikerns perspektiv.

Varje steg består förstås sedan av delmoment och det som vi här valt att kalla verktyg, tumregler, tankespår etc. Dessa redovisas mer utförligt i kapitel 3.

Detta kapitel visar liksom övriga kapitel Handbokens ansats, tankespår och referenser på vänstersidorna, och hur dessa kan falla ut som planexempel i Järfälla på högersidorna.

	Diagram	Exemplifiering
VÄLJ VÄXTMÖNSTER OCH TYPOLOGIER: **Steg 1:** Välj stadens långsiktiga växtmönster, morfologin och dess relation till landskapets gröna struktur! **Steg 2:** Välj stadstyper för en god planrepertoar - 'matris-fasen'		
SÄTT GRÄNSER: **Steg 3:** Justera stadsbrynens lägen - 'kajer-fasen'. Säkra tvärande gröna stråk och 'inre kajer'.		
FÖRFINA INRE STRUKTURER: **Steg 4:** Förfina stadsdelens gatuväv för mer synergier och en mer kollektivtrafikbaserad struktur. Länka samman med de gröna strukturerna väv.		
VÄXA INÅT GENOM INRE KOMPLETTERING: **Steg 5:** Öppna för byggrätter inom berörda närliggande tomter, upphäv hus-i-park-restriktioner - 'prickmarksskifte-fasen' **Steg 6:** Öppna för byggrätter i impediment och glipor mellan bubbelstadens enklaver - ´värdeplaneringsfasen'		
LOKALISERA ETABLERINGAR: **Steg 7:** Lokalisera och omlokalisera service-punkter **Steg 8:** Öppna för och stötta starten av service och verksamheter **Steg 9:** Aktivera längs 'kajerna' synergier med Moder Natur		
GE BETINGELSER FÖR SYNERGIER: **Steg 10:** Forma "kajerna" som stråk på de gåendes villkor. **Steg 11:** Berika stadsbrynets blandning av bebyggelsetyper. **Steg 12:** Säkra kontraster: låt riktig stad möta riktig natur. **Steg 13:** Individualisera kajstråken, genom att både intimisera och öppna för stora vyer. **Steg 14:** Planera för det oplanerade		



"Städer är summan av visioner, egna och andras. Ligg därför före, planera i tid."

Thomas Melin, UN Habitat, vid konferensen Kajer mot det gröna

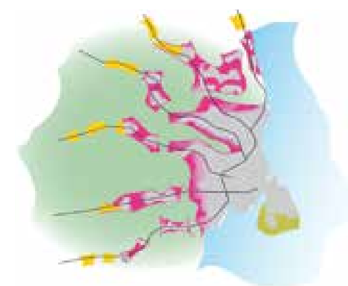
Gräns- & kaj-strategi i olika städer

Beslut om att hindra sprawl kan ta olika former. Växttrycket kan ta olika vägar: 'studsa inåt' som kompletteringar, växa uppåt eller 'pysa utåt' i hållbara stråk. Rosa färg visar kajer och inre komplettering. Gul färg visar växt utåt som 'pyser ut' om eller när det behövs

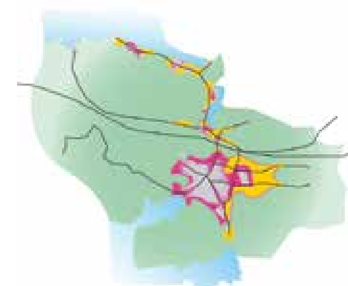
Portland har bestämt en **fast gräns.** Liknande beslut finns i flera svenska kommuner, men få har stått fast eller getts något tydligt gestaltande tema.



Københavns fingerplan med speglande fingrar som gröna kilar. Gul färg indikerar möjlig framtida växt längs kollektivtrafikens axlar



Studie för ett **Nykvarn 2.0** Dels inre kompletteringar, dels **fingrar** som länkar fragment av byggen för bättre va-system och kollektivtrafik (Arken / Ekologigruppen)



Nynäshamn, 'Flätan'. Studie angående finger mellan Nynäshamn och Ösmo. Länkar fragment av byggen, skolor, nedlagda stationer till ett bebyggelsestråk utifrån en serie hållplatstorg. Urbant längs stråket, natur- och odlingsnära tvärs stråket. Kajer utåt och kajer inåt. En fläta av odling, bebyggelse och vatten.



Steg 1

Välj stadens långsiktiga växtmönster, dess morfologi* och relation till naturens gröna strukturer!

Betrakta Din stad i ett historisk perspektiv, bakåt och framåt. Välj stadens/kommunens/ortens långsiktiga växtmönster. Visa var staden kan växa, och var den kan minskas. Illustrera hur stadens form bör se ut vid två långsiktiga scenarier: Stad 2.0 resp Stad 0.7. Prioritera en stadsform som utgår från de kollektiva färdmedlens logik, och som samtidigt beaktar balans och utbyte mellan bebyggelsestruktur och grönstruktur.

Vid tillväxtscenariet, Stad 2.0, fastlägg hur stor del av tillväxten som kan ske som inre reparativa kompletteringar* och hur mycket som behöver ske i form av utväxter av stadskroppen. Ett gott exempel på gränssättning är Portland*, ett gott exempel på smarta utväxter är fingerplaner* av t ex köpenhamnsk sort.

Vid minskningsscenariet, Stad 0.7, fastlägg vilka bebyggda delar som med fördel kan omvandlas till naturmark av olika karaktär, odling, beskogning, etc. Fastlägg parallellt var befintliga bebyggelsestråk och grönstrukturer kan behöva kompletteras.

Välj strategi för gatuväv och stadsstruktur, dvs en morfologi*, som innebär att stadens reskvot* stegvis kan förbättras. **Ta härmed ett beslut om ett slut på bubbel-planeringen***.

Steg 2

Välj stadstyper för en god planrepertoar* - "matris-fasen"*

Ta ett resolut beslut att planera utifrån val av stadstyper* med goda prestanda*. Utgå från t ex stadstypsmatrisen*. Modifiera den gärna för Din kommun. Komplettera med stadstyper som kommer fram i olika dialoger – och lämna en del rutor öppna för fortsatta inspel. Kartlägg vilka stadstyper som kommunen har bra exempel på, och vilka stadstyper som det behövs mera av, dels för att passa olika kynnen, dels för att profilera kommunen. Säkerställ en rik mix av stadstyper i olika stadsdelar.

Järfälla 2.0 - med potential för mer: -det röda, kan ge mer än fördubbling redan vid bebyggelse kring 2-3 våningar; - det gula, utväxter utåt, har potential för än mer.

INRE OCH YTTRE VÄXT
KAJER SOM EN DEL AV KOMMUNENS UTVECKLING

KAJER OCH KOMPLETTERINGAR
INRE VÄXT INOM OCH MELLAN TOMTER - "STUDS"
PLANERAD VÄXT UTÅT - "PYS"
MOTORVÄG
JÄRNVÄG
PENDELTÅGSSTATION
TUNNELBANA
TUNNELBANESTATION
CENTRUM

KUNGSÄNGEN
KALLHÄLL
JÄRVAFÄLTET
GÖRVÄLN
JAKOBSBERG
FRAMTIDA TUNNELBANNA 2021
AKALLA
VIKSJÖ
BARKARBYSTADEN
BARKARBY
HJULSTA
TENSTA
RINKEBY
SPÅNGA
mot HÄSSELBY





Genomför regelbundet medborgardialoger*, och gör det i så tidiga skeden att dialogen blir en fri reell dialog. Se till att kommunen därmed har både en god planberedskap*, och detta med en bred planrepertoar*.

Säkra flexibilitet* genom just en bred planrepertoar, inte genom att göra framtagna planer vaga. Investerare behöver investeringstrygghet*, dvs veta vad som kommer att hända i kvarteren runt det kvarter eller den tomt de själva funderar att satsa på.

Illustrera planrepertoaren tydligt och lockande, och ut-nyttja därmed "den goda planens generativa* effekter", det vill säga effekten att väcka tankar som annars kanske inte uppstått.



"Planera utifrån stadstyper med visade prestanda, inte utifrån hustyper eller restriktioner"

Torbjörn Einarsson,
Arken Arkitekter AB

Steg 3

Justera stadsbrynets lägen - "kaj-fasen"*

Finstudera bebyggelsens gränssnitt* med omgivande grönstrukturer. Kartlägg var den befintliga bebyggelsen har baksidor som kan eller bör omformas till framsidor. Tänk "kaj mot det gröna", dvs planera som vore gränssnitten "kajer mot det blå".



Fundera på hur gränssnitten kan detaljeras och lokaliseras för att ge bra utbyten, synergier, mellan bebyggelsestruktur och grönstruktur. Välj läge på dessa gränssnitt så att både bebyggelsestrukturen och grönstrukturen vinner kvalitéer. Beakta möjligheter till markbyten*, åt bägge håll, för att finna vinn-vinn-lägen. Gör kajen tydlig, en kaj som erbjuder promenader, upplevelser och service bildar en gräns som kan bestå över tid. Aktivitet och rörelse skapar i sig trygghet. En kaj avgränsar också tydligt privata tomter från allmänna ytor, var man är välkommen som flanör och besökare.

Säkra därefter med samma ansats tvärande gröna stråk, "inre kajer" som gör de stora reservaten förnimbara och trevligt nåbara från stadsdelens inre bebyggelse-delar.
Se verktyget SWAP*, markbyten. se Flätan*.



"En väv av gena cykelbanor och den walkability som finns i gatunät leder till mer fysisk aktivitet, mindre hälso-problem med fetma osv. Stadsform styr vanor".

Ulf Eriksson, Trivector Traffic AB



"Gör periferin till mittpunkt, bryn ger bryneffekter"

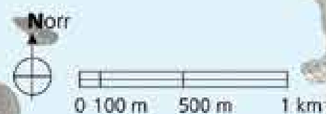
Krister Sernbo, Ekologigruppen AB

Justera stadsbrynets lägen:

- börja betrakta baksidorna som framsidor, som ”kajer mot det gröna”
- tänk ”kajer mot det gröna” även i tvärande gröna kilar.



KALLHÄLL
GÖRVÄLN
JÄRVAFÄLTET
JAKOBSBERG
VIKSJÖ
Barkarbystaden
mot Akalla
BARKARBY
STOCKHOLM
mot Spånga
mot Hässelby





Låt serien av hållplatser vara mönstergivande, och huvudådra. Ta gärna inspiration av 12an Bromma.

Steg 4

Förfina stadsdelens gatuväv för en mer kollektiv-trafikbaserad struktur och bättre silning*

Modifiera gatustruktur an mot kajen så att buss/spår får mer gynnsamma betingelser och kan bli ett reellt alternativ till bilvägnätet, t ex genom länkningar mellan olika bebyggelseenklaver. Prioritera ny gatuväv där bebyggelsetillägg kan göra nytta av olika slag, och där bättre silning behövs för lokalt näringsidkande.



Samplanera hållplatser och torg till sekvenser av hållplatstorg* – i mönster och attraktion som gör kollektivtrafiken till ett jämbördigt alternativ till bilen. Det betyder: sätt *reskvot 1,5 eller bättre som ett första delmål.

Låt kollektivtrafiken nudda kajen med ”gröna hållplatser” och hållplatstorg, dels för att stärka gränssnittets service och kvalité som framsida, dels för att betona att grönstrukturens begivenheter är nog så viktiga målpunkter i våra liv som resmålen för arbete, boende och inköp.

Steg 5

Öppna för byggrätter i berörda närliggande tomter - ”prickmarksskifte-skedet”. Upphäv därmed hus-i-park-restriktionerna.



Välj grad av byggrätts-ökning för befintliga ägor, genom ”prickmarks-skifte”*, dvs både tillåt och uppmuntra folk att bygga på sina tomter, dels mot gata, dels mot tomtgräns i de fall grannarna är överens om det. Öppna för och uppmuntra mix* av boende, verksamheter, service.

Betona därmed ett skifte bort från hus-i-park-mönster över till mönster med stadsväv av gårdstun och kvarterstun. Betona dessa tun, dvs ”prickmark i tomt- och kvartersmitt”, som ett viktigt verktyg för inre komplettering, mikroklimat och odling. Detta steg innebär ett tredje, markant utökat, steg av byggrätter efter friggebods- och attefalls-byggrätterna.



”Prickmarks-skifte innebär ett skifte till medborgar-buren stadsväxt”

Nils Söderlund, projektledare

Kartlägg graden av detta prickmarks-skifte stadsdelvis efter samråd med både medborgarna och med kulturlandskapets

Förfina gatuväven

– väv samman stadsdelarna,
– ordna silning på de gåendes villkor,
– undvik återvändsgator.



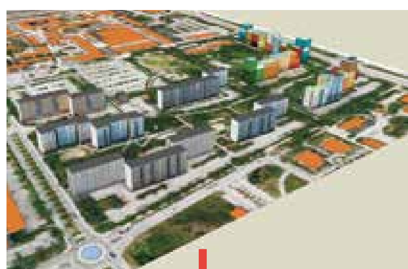
KÄLLHÄLL
GÖRVÄLN
JÄRVAFÄLTET
JAKOBSBERG
VIKSJÖ
Barkarbystaden
mot Akalla
BARKARBY
STOCKHOLM
mot Spånga
mot Hässelby

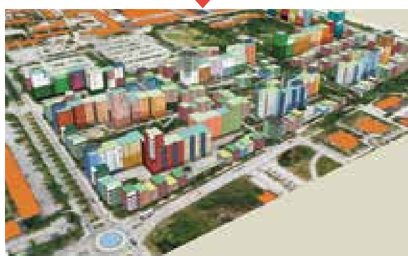






Tillväxt utifrån prickmarks-skiftets spelbarhet - här i småhusområde



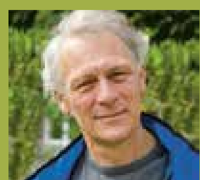


Tillväxt utifrån prickmarksskiftets spelbarhet - här bland flerfamljs-hus



"Vi är vana att diskutera vad och hur det ska byggas men…VEM ska bygga?"

Staffan Schartner, Omniplan AB, Föreningen för Byggemenskaper



"Spannmålssidan klarar vi inte av lokalt, men vad gäller frukt och grönsaker bör vi fixa en mer direkt länkning mellan lantbruk och stad"

Gunnar Rundgren, vd Grolink



Planering handlar om att **skapa** betingelser för service och stadsliv. En plan där inget händer är inte en plan utan underlag*, utan oftast en illa strukturerad plan
- läge att tänka om och rita om…

värnare. Betona frivilligheten, att omdaning får ta den tid det tar, dvs att tilldelade nya byggrätter kan nyttjas på direkten eller lämnas vidare till nästa ägare, eller nästa generation.

Steg 6

Öppna för byggrätter i impediment och glipor mellan bubbelstadens enklaver. Värdeplanerings-fasen* – förändring genom ”reparativa komplette-ringar”*

Kartlägg brister i olika stadsdelar, och markera impediment och glipor där ny bebyggelse utifrån värdeplaneringens* perspektiv kan förbättra stadsdelarna i olika avseenden, t ex för bättre mix av funktioner, bättre mix av bebyggelsetyper, bättre mix av upplåtelseformer, och icke minst för att åstadkomma gaturum och torgrum som stärker stadsdelarna som arena för den lokala ekonomin, liksom för publikt och socialt liv. Det betyder att ett synsätt som avkräver additioner, kvalitén att utgöra ”kompletteringar”* eller ”komplementeringar”* mer än begreppet ”förtätningar”*, vilket ofta tenderat betyda ”mer av samma”.

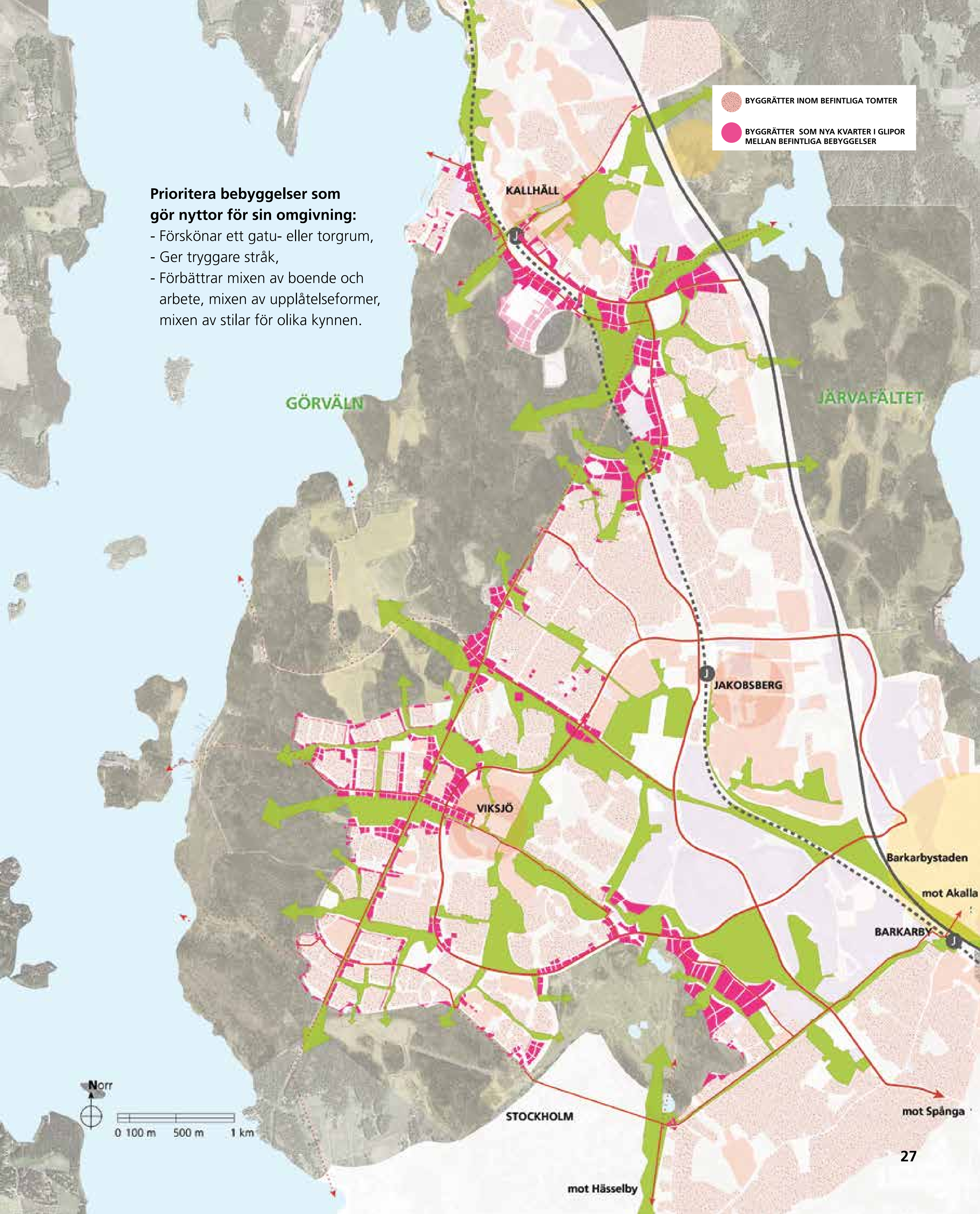
Använd dialogmetoder* som säkrar kvalitéer både för den berörda stadsdelens grannar och för andra kommunala, nationella och globala mål. Använd värderosen* för att illustrera, diskutera och säkra den bredd av kvalitéer som behövs för att stadsdelen ska bli mer hållbar utifrån värdeplaneringens krav.

Steg 7

Lokalisera och omlokalisera servicepunkter längs kajer och vid hpl-torg
- ta ansvar för kickstarts-faser
- prioritera ”få service / ge service”

Samlokalisera, och där möjligt, omlokalisera kommunala servicepunkter, med sekvenserna av hållplatstorg – med sikte på bättre resesekvenser* för gemene man, primärt med avseende på arbetsresor, dagligvaruinköpens resor och skoltrafik.

Lokalisera kommunala servicen så att lokaler kan



Prioritera bebyggelser som gör nyttor för sin omgivning:

- Förskönar ett gatu- eller torgrum,
- Ger tryggare stråk,
- Förbättrar mixen av boende och arbete, mixen av upplåtelseformer, mixen av stilar för olika kynnen.



"Idéer och skaparlust ligger där hela tiden, vi måste öppna oss för eldsjälarna, tillhandahålla fler sorters lokaler & hyresnivåer, vara aktiva, proaktiva"

Emma Henriksson, AB Stockholmshem

dubbelutnyttjas. Som exempel: forma förskolans matsal, gympa och slöjd så att de kan fungera för kvällscafé, idrottsföreningar, studiecirklar, etc. Lokalisera äldreboenden så att en matsal också kan hållas öppen ut mot ett hållplatstorg eller "kajen mot det gröna".

Låt därmed platser där äldre människor söker service också fungera som platser där dessa kan erbjuda service.

Se behovet av initiala rabatter och incitament för att få det lokala stadslivet i rullning. Se mer: verktygen om etableringar, "startmotorer", kickstarter och BGV*.



Pocket-shops i Skarpnäck, Stockholm. Arken Arkitekter AB

Steg 8

Öppna för och stötta starter av service och verksamheter vid strategiska lägen

Fastställ procenttal av bottenvåningar som nybyggen avkrävs tillhandahålla för service och verksamheter. Förslagsvis med minimum mellan 5 % och 75 % beroende på läge.

Utnyttja 3D-fastighetsbildningar*, och beprövade incitament* i tidiga skeden. Inventera möjligheter för kommunen att lokalisera eller inhyra verksamheter i tidiga skeden för att få igång det lokala stadslivet.

Bygg in incitament, t ex genom att matcha kravnivåer med prisnivåer för markanvisning och förvärv. Jämför det delegationsstödda projektet för Storsjöstrand i Östersund, verktyg 32, och Trafikverkets skrift om BGV*, Berikande GatuplansVerksamheter.



Steg 9

Aktivera symbioser med Moder Natur längs "kajerna"

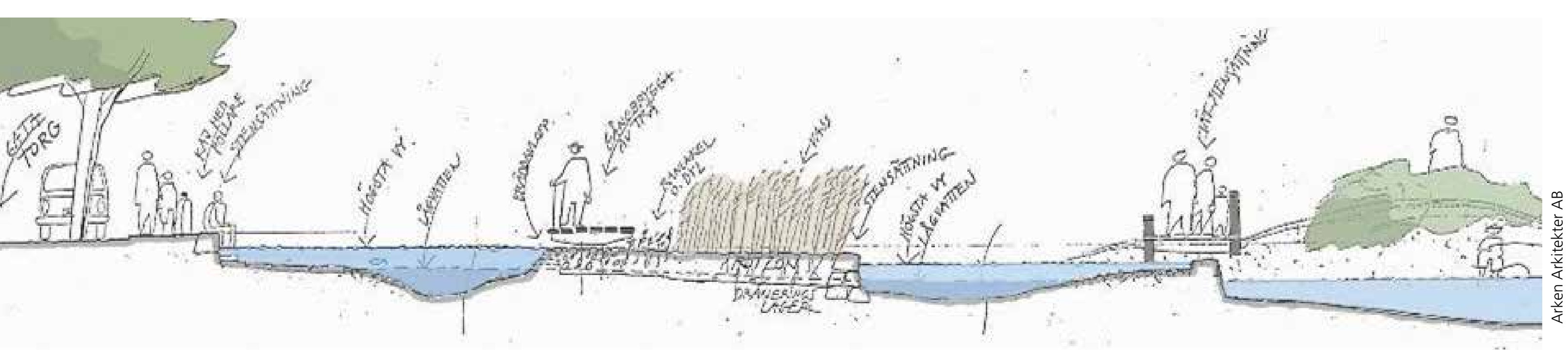
Synliggör och utnyttja dagvatten till vattenfång och vattentrappor - för lek och lyst, för djurliv och ekosystemtjänster*. Nyttja gröna gipar för fortsatt odling, matparker eller odlingslotter. Gör detta både längs yttre och inre "kajer". Utnyttja bryneffekten*, dvs effekten man kan

Identifiera och stärk korspunkter med potential

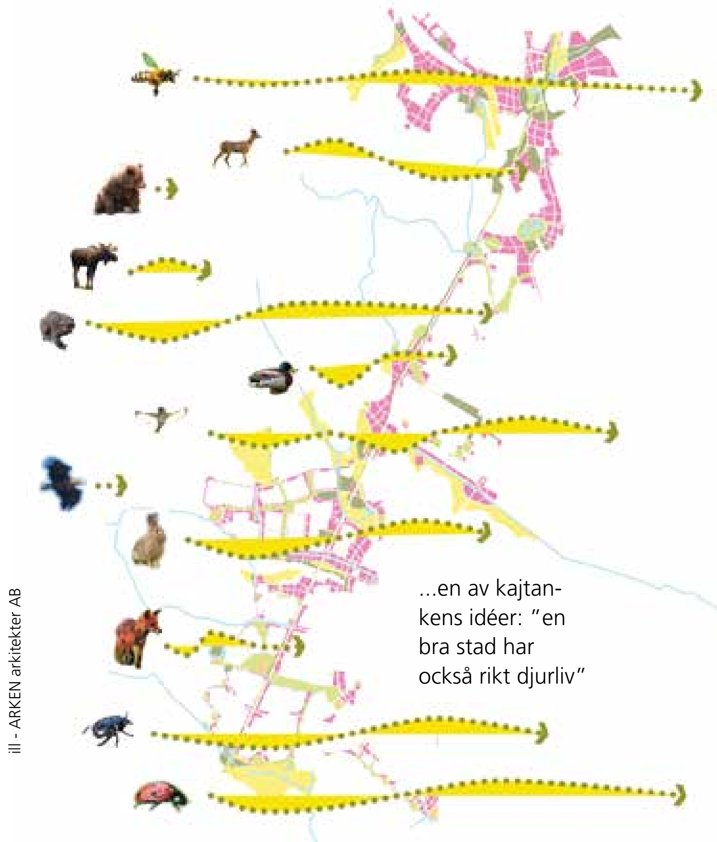
För att generera service på både den byggda sidan och den gröna sidan.

Verktygen är gatuväv och smarta lokaliseringar av hållplatser, dagvattenfång, naturum, odling...




Arken Arkitekter AB

Placera gärna 'kajlinjen' så att den bildar vattenfång för dagvatten, vattentrappor rotzonsfiltrering etc


ill - ARKEN arkitekter AB

...en av kajtankens idéer: "en bra stad har också rikt djurliv"

se i skogsbryn som har fler djur- och växtarter, och mer liv än skogen resp ängen var för sig.

Avsätt profilplatser* längs kajen, platser för både kommunal och regional service och för viktiga allmänna byggnader, exempelvis naturrum, utkikstorn, sportytor, växthus, handelsträdgård, trädgårdscafé, klubbhus, förskolor, skolor.

Steg 10

Forma "kajerna" som stråk på de gåendes villkor

Utforma kajerna primärt som nätta gator eller körbara gc-stråk*, så att de medger tillgänglighet, men inte antar karaktären av genomfarter. Undvik återvändsgator och premiera i stället "seg silning" så att kajerna blir livliga stråk, formade på de gåendes villkor. Och samtidigt nåbara för gäster och kunder till de serviceställen som spontant brukar uppstå längs kajer och bryn.

...en av kajtankens idéer: "låt riktig stad möte riktig natur"



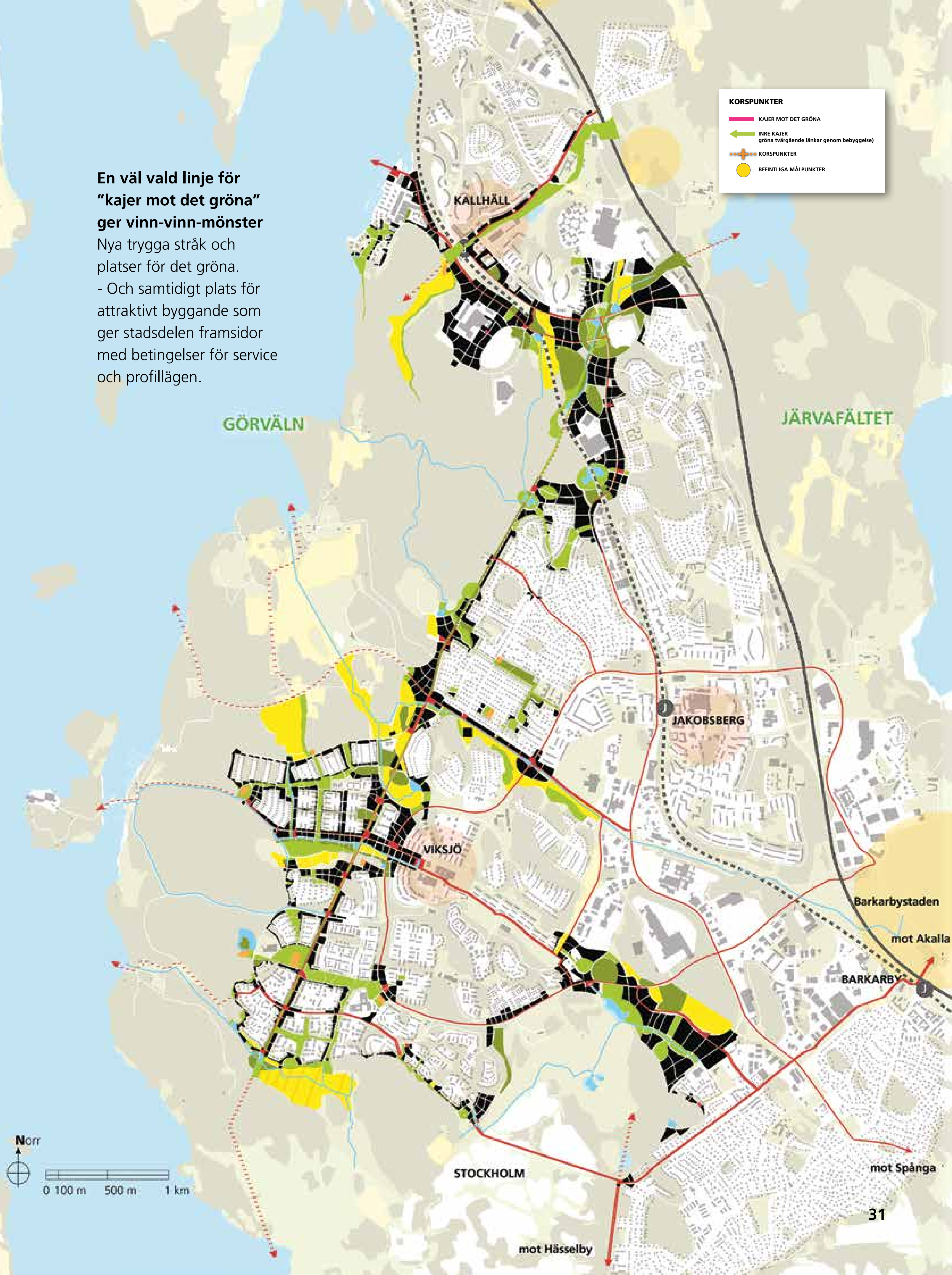
Steg 11

Berika stadsbrynets blandning av bebyggelsetyper

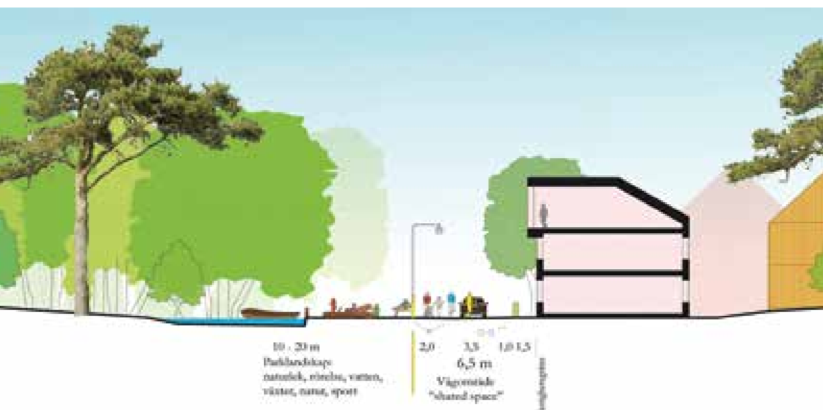
Premiera komplementerande* hustyper där nya byggrätter bedömts lämpliga längs "kajerna", komplementerande både avseende hustyper, lägenhetstyper och upplåtelseformer. Betänk att flerfamiljshusboende kan ha större glädje av kajlägen mot det gröna, större än villaboende som ju har egna trädgårdar, men premiera alltid blandning.

En väl vald linje för ”kajer mot det gröna” ger vinn-vinn-mönster

Nya trygga stråk och platser för det gröna.
- Och samtidigt plats för attraktivt byggande som ger stadsdelen framsidor med betingelser för service och profillägen.







Steg 12

Säkra kontraster: låt riktig stad möta riktig natur

Låt kajen variera, och bejaka kontraster. Premiera möten mellan "riktig stad" och "riktig natur". Det betyder å ena sidan att bebyggelse möter med en urban sida, med entréer på "trottoarvis". Det betyder å andra sidan att natursidan företrädesvis erbjuder "ursprunglig" lite rå natur, dvs gärna skogsmark eller pågående odling.

Parkkvalitéer är också viktiga, men prioritera och allokera parkteman till inre grönrum och tvärande grönkilar*. Fokusera därmed resurser till bra skötsel på de parker som har att erbjuda "finparkens" repertoarer av gröna kvalitéer.



Lokalisera kompletteringarna så att kajen formar framsidor mot en serie av individualiserade landskapsrum.

Steg 13

Individualisera kajstråken, genom att både intimisera och öppna för stora vyer

Forma kajen så att bebyggelsen kommer att relatera till olika landskapsrum. Prioritera t ex serier av konkava avsnitt framför konvexa eller långa raka kajavsnitt. Rikta kajens stråk mot olika riktmärken - mot en bergknalle, en märkesbyggnad, en tjusig ek, en skogstjärn, etc. Se vidare i kap 3 Verktyg*.



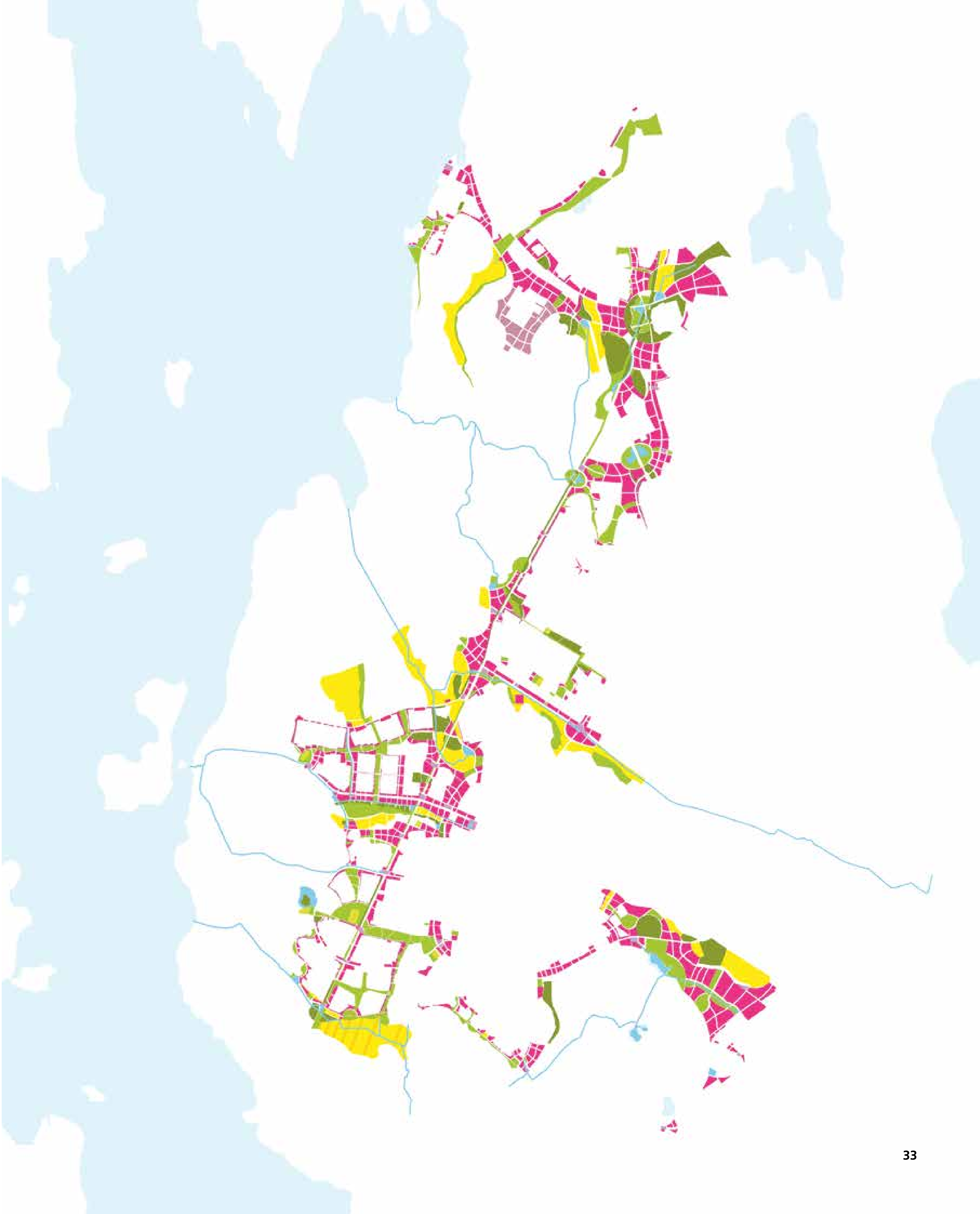
Foto: Nils-Johan Norenlind

Tänk proaktivt: det är vad Du format som avgör utfallet och efterfrågan, - må det gälla holken, spaljén eller stadsväven!

Steg 14

Planera för det oplanerade, håll öppet för pluralism

Håll öppet för gränssnittets, kajens, potential att generera överraskningar över tid. Bebyggelsesidan vid kajer genererar betingelser för service, liksom lägen för verksamheter i ett brett spektrum. Hus vid kajer och torg bör därför i sina bottenvåningar vara förberedda för olika innehåll, både för boende och för verksamheter och service. Se steg 8.
För kajens grönsida gäller att naturens bryn också genererar betingelser för inte bara rik fauna och rik flora, utan också för överraskningar som kan gälla rekreation, sport och lek, lägen både för möten och stilla meditation.



verktygslåda

för hållbara gränssnitt i mötet stad och land



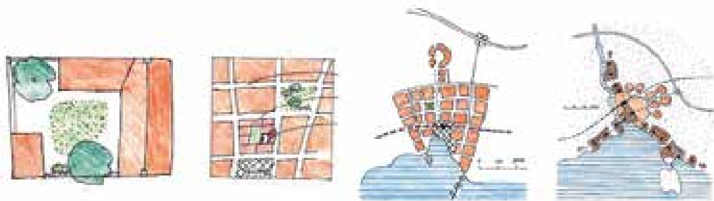
Om verktyg, och verktygs verkan

Att bygga i en stad eller by är att tillföra något nytt men också att förvalta ett arv. Vi kan med vårt lilla tillägg ansluta till befintlig form och rörelseriktning, eller med vår lilla procent eller promille ta spjärn för att också försöka rätta till pågående stadstendenser. Vi kommer inte undan, **att stadsplanera är att välja**, det är något vi gör - medvetet eller omedvetet. De **verktyg som vi väljer att nyttja** gör både planerandet och förvaltandet till insatser som visar hur vår generation bär vår stafettpinne vidare. Tittar vi närmare, kan vi också se att stafettpinnen är något mer, snarare en budkavle, inristad och kodad med erfarenheter som vi antingen gör oss varse, missar eller negligerar.

Planeringsverktygen vi här listar bör ses i detta perspektiv.

Verktygslådans innehåll







Väven som stadens DNA: Amerikanska stadsmorfologen Anne Vernez-Moudon visar på de kanske viktigaste verktygen: kvarters-väv, gatuväv och ägoväv.



Jane Jacobs aktivistpionjär stoppade grävskopor & motorvägbyggen på Manhattan



Hans Stimman*, Senatsbaudirektor, Berlin: angående Berlins arv:
1945 - 40% borta
1985 – 80% borta:
"...också tankar om rationalitet, rättvisa och höga hastigheter kan tära på våra bebyggelsearv".



Foto: Bildhuset/TT



Foto: Erik Olsson

Stockholm 1957 respektive 1965, *Före - efter grävskoporna*



Foto: Nils Gustaf Nilsson

Umeå 1888. Efter storbranden, före grävskoporna.



Foto: Bertil Ekholtz

Umeå 1955 före grävskoporna

Fundera på vilka verktyg som gett stadstyper med goda prestanda

De klassiska städerna, framväxta under århundranden, har en relativt enkel och välbeprövad verktygslåda. Primärt handlar det om gatuväv*, kvartersväv* och en väv av ägor* - en *"de tre vävarnas DNA*"*. Århundraden av stadsbyggande, varianter, mycket trial-and-error och förfining av dessa vävar, har gett oss en rik repertoar av städer att både avnjuta och dra slutsatser av. Mönstren, den underliggande morfologin* av stadsväv, visar sig ha varit förvånansvärt flexibel, öppen för olika kynnen, sociologier, kulturer, ekonomier och skalor; den kan beses i både lilla Sigtuna och stora Manhattan, liksom i Beijings hutonger och nya kåkstäders självorganiserande myller.

Stadsforskaren *Anne Vernez Moudon** har genom en studie av fem europeiska städer under fem århundraden visat hur den klassiska stadsväven erbjudit en robust spelplan; städer har brunnit, återuppstått, förstörts i krig, och återuppstått igen. En storbrand kunde vara total, men staden växte förvånansvärt snabbt upp igen. Aktörerna visste vad som behövde göras, ägogränserna grävdes fram ur askan, morfologin fanns där, ansvarsfördelningen var klar.

Men, något hände på 1900-talet. I effektivitetens namn började man slå ihop ägor och kvarter, aktörerna blev färre. Ett kvarter kunde som resultat få en entrésida och tre sidor baksida. Gaturummen blev därmed både tråkiga och otrygga. Hela kvartersrader revs av för matarleder eller p-ytor. Stadslivet dog och trivialiserades. För sent såg man vad som började hända. Människor saknar nu sina Klara, Haga och bortrivna stadskärnor.

Slutsats: de nya storskaliga verktygen gav mer nackdelar än fördelar, så därför: vi kan inte bara önska rikt stadsliv… vi behöver byta en del av våra verktyg!

Modernismens stadsplaneidéer om zonplanering och bubbelstruktur har utdömts, men dess verktyg hänger kvar…

Insikten om att modernismens försök att göra "en ny stad för den nya människan" inte har fungerat, är utbredd. Den visade sig inte bara ohållbar, den blev aldrig riktig stad. Allmänhet och politiker efterfrågar "riktigt stadsliv". Lovvärda försök har prövats, men de är få. Det har byggts en del lyckade "fragment", men det mesta har blivit "bilder av stad", inte storskaliga självgående alternativ. Snarare är det den fortgående utbredningen av amorf förortsmassa som dominerar. Försöken att få till "riktig stad" har kommit till korta, dels vad gäller stadsliv, dels, och än mer, vad gäller hållbarhet.

Skälen är flera. I denna handbok hävdas att vi inte tagit till verktyg på bred front. Handboken vill visa att ett rejält skifte innebär att man behöver ha med sig ett bredare kit av det som

Stockholm, ”den europeiska staden” under framväxt.

Stadsarven lever farligt:
Berlin 1945: 40% förstört -
Berlin 1985: 80% borta.

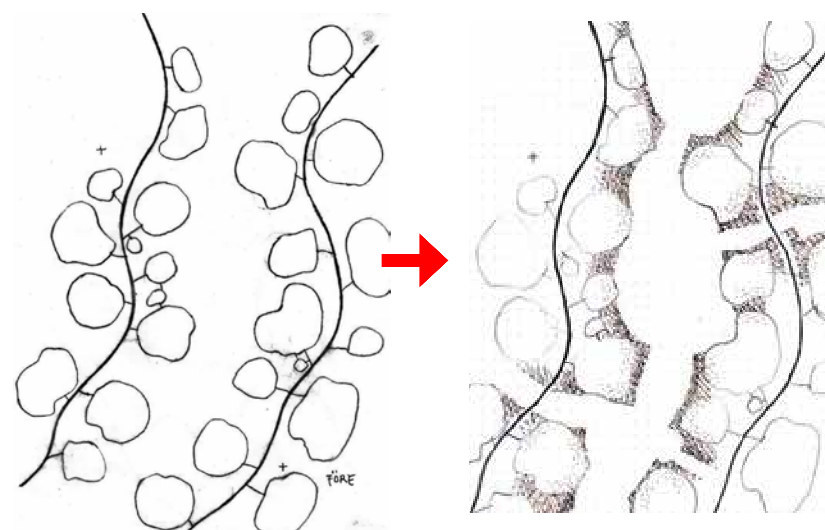
Stockholm, enligt Modernismens nestor Le Corbusier: 97% borta.







Skogås - blev en tydlig illustration på zonering och SCAFT



Bubbelstaden kompletterad - baksidor blir framsidor

Tankar om arv



Octavio Paz

"Att vara modern är inte en fråga om att offra det förflutna till förmån för det nya, utan att upprätthålla, jämföra och minnas de värden människor har skapat, göra dem moderna för att inte förlora det modernas värde.

Det finns inget levande nu med ett dött förflutet. Det finns inget skapande utan tradition.

Det nya är en böjning av tidigare former – och nyheten är alltid en variation av det förflutna.

Nuet är platsen för både minne och längtan".

utgjorde den klassiska stadsvävens verktygslåda. Och, att man därutöver behöver ett knippe nya verktyg som hanterar den moderna tidens teknologier, framförallt: färdmedlen, näringsidkandet och informationsteknologin.

Verktygslådan behöver ses över, både rensas och kompletteras: "Byt 3, ta med 44"

Verktygslådan behöver rensas från några av modernismens kvarhängande och omhuldade föreställningar. Det gäller framför allt morfologi-frågor, stadsväven. De tre viktiga aspekter av väv – gatuväv, kvartersväv och ägoväv - som man trodde kunde överges till förmån för den zonerade funktionsuppdelade bubbelstaden – den väven, den morfologin, måste bäras vidare. En snart sekellång försöksserie med bubbelsstad och reparationer av bubbelstad är entydig.

Bubbelstaden fungerar inte vad gäller urbana kvalitéer, den är inte hållbar, och vilket kanske är värst: dess växt skenar. Både i avseende på markåtgång, trafikeffekter och emissioner. De globala ramarna är entydiga: här måste sättas en gräns.

Gränser som generatorer, kajen som verktyg för nya synergier

Handboken vill visa hur behovet att sätta en gräns för den globala bebyggelseutspridningen, sprawlen*, kan göras som livgivande gränssnitt. Dvs, bli ett viktigt verktyg. Vi har kallat gränssnitten "Kajer mot det Gröna" - just för att betona att en sådan här gräns kan vändas till något positivt. Genom att tänka "kaj" och framsida, och genom att dra parallellen till hur bebyggelsen skulle ha mött den slags gräns som en kustlinje utgör, genereras nya proaktiva tankar.

Verktyget "kaj" uppfordrar till en både värdigare, trevligare, livfullare och mer ömsint relation till grönstrukturen och de liv av fauna och flora som där levs.

Brynet* i sig genererar möten, trygghet och lägeskvalitéer för service, odling, kaféer och annan service. Med detta perspektiv blir "kajer" ett av de nya kompletterande verktygen, verktyg 5.

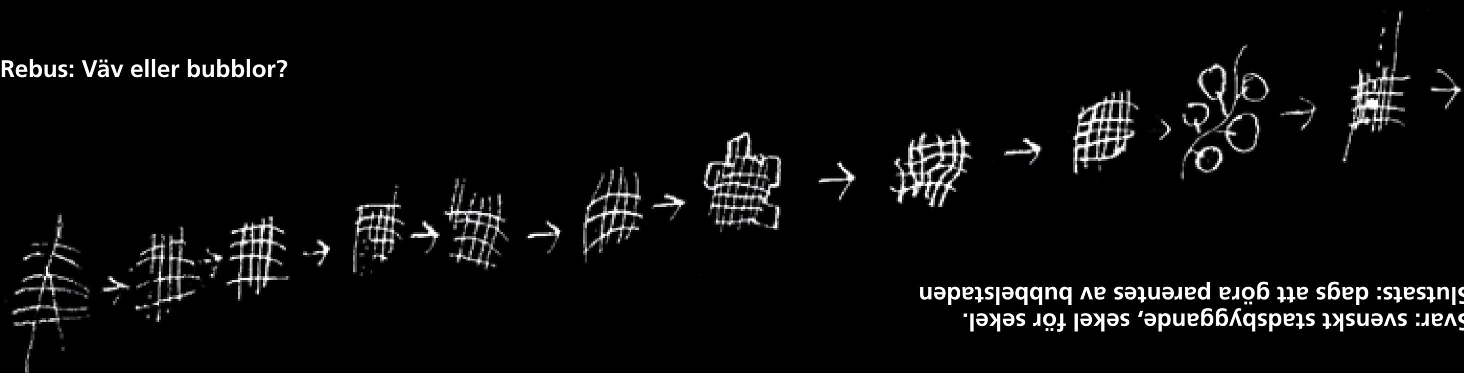
Handboken vill inte minst visa hur behovet att sätta gräns gör att bebyggelsetrycket kan vändas inåt till en reparativ fas som vår icke-hållbara förortsbygd så väl behöver för att bli hållbar stadsbygd. Handbokens namn på det verktyget har blivit: reparativa kompletteringar*, se verktyg 19.

Summering: En del verktyg behöver bytas ut. Andra lovande verktyg börjar finnas framme. Och det behövs fler. Handboken visar och påminner i detta kapitel om verktyg i en bred tolkning: arbetsverktyg, tankeverktyg, tumregler, tankespår, viktiga observationer.

Foto - Torbjörn Einarsson, ARKEN Arkitekter

Bebyggelsebryn genererar bryneffekter: rikare fauna, flora - och urbant liv

Rebus: Väv eller bubblor?



Svar: svenskt stadsbyggande, sekel för sekel.
Slutsats: dags att göra parentes av bubbelstaden



Verktyg 1

STEP

- en dialogmetod där medborgaren är både önskare och utformare

Dialogmetoden STEP är en metod där medborgare deltar både som program-makare och bebyggelse-formare. Tre viktiga redskap i dialogmetoden STEPs tolv moment är en Matris* av stads- och bytyper, en Värderos* för bred utvärdering, och Rundabord* för modellarbete med hus- och kvarters-klossar på flygfoton.

Metoden STEP är en utveckling av de många dialogmetoder och fokusgrupper där deltagare ombeds ange önskemål och viktiga aspekter på gula lappar, får dessa sorterade till en slags hopskrivna program, men, som det visat sig, sen har mycket svårt att se vad deras nedlagda arbete därefter konkretiseras till.



Dialogmetoden STEP börjar med att på liknande sätt samtala kring ”önskelistor” för en framtida stadsdel eller ett framtida projekt, men utmanar sen deltagarna att ställa önskelistans ”vad vill vi” samman med vår globala situation och ett ”vad bör vi”. I den här inledande fasen används nämnda matris av bebyggelsetyper* som verktyg: matrisen är öppen: vad vill vi ha för slags stad, vad vill vi ha mer av, och mindre av? Matrisen visar vanliga bebyggelsevarianter och lämnar vita rutor för deltagarna att lansera egna favoriter, minnen eller drömmar i. Matrisens poäng är att den styr diskussionen bort från detaljer som hustyper och trafiklösningar över till vad det är för slags stad vi tillåter oss drömma om för oss själva och framför allt för våra efterkommande.



Matris
för val av stadstyper



Värderos
för att diskutera hållbarhet

Den nämnda Värderosens* funktion är att sedan föra över diskussionen till vilka prestanda som olika stadstyper visat sig ha i ett bredare perspektiv, där man både ser till husens och till mellanrummens prestanda. Som mätetal i Värderosen används hållbarhet*, där hållbarhet definieras som ”bra över tid”, och där de tre gängse hållbarhetsaspekterna adderats med ett fjärde ben rörande teknisk hållbarhet. Se vidare under vektyget Värderos*.

Deltagarna uppfordras genom värderosen att bredda diskussionen från ”vad vill vi” till ”vad bör vi” och fundera över bebyggelsemönster där man anser att båda dessa två kriterier kan tillgodoses.

Workshop med grannskap i Viksjö

Vid olika bord skissas med olika husmängder som S M L, small, medium, large, eller olika stadstypsval som ekoby, trädgårdsstad, småstad, stenstad - det ger sen en bas för gemensamma slutsatser

Tolv moment i en STEP-dialog:

1. Dusch av historiska exempel, goda och mindre goda att lära av

2 Stäng ögonen och fundera, hur vill Du att det ser ut när Du besöker ett barnbarn

3 Välj utifrån stadstyper, vilka vill vi ha mer av , vilka mindre

4 Sammanställ deltagarnas "vad vill vi"

5 Med värderos: diskutera "vad bör vi"

6 Rundabordsarbete med intressenter för att arbeta fram "vad kan vi" se som vinn-vinn-varianter

7 Inspel om vikten av att ha en mixav stadstyper

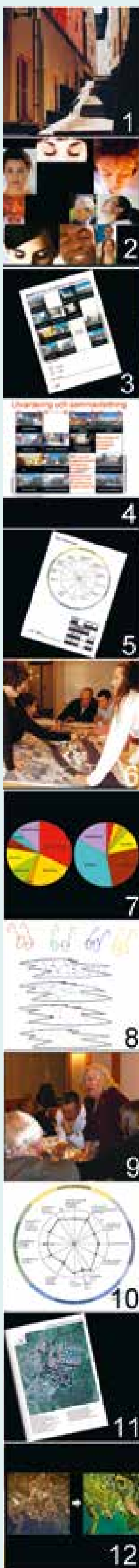
8 Inspel om hållbara mönster för stadens växt, kollektivtrafik, grönstruktur, mm

9 Deltagarna gör värderosor på sina skissade varianter

10 Diskutera värderosor mellan olika grupper med olika profilering

11 Summering och konklusioner görs och remitteras

12 Efter svar görs bearbetning till färdig illustration



"Det har varit bra att kunna jobba två olika dagar med olika platser och i olika skalor för att bättre förstå projektet och mängden av aspekter som behöver beaktas."

Rahman Amanullah från Kallhäll i workshop, 2013.



Efter den programfasen vidtar en skiss-fas där arbetsgrupper med en mix av lynnen och motstridiga intressenter i rundabordsarbeten utmanas mejsla fram olika alternativ. Det är en fas där det visar sig att man nästan alltid kan enas om att det finns varianter av vinn-vinn-karaktär. Man tar och ger, och upptäcker att den där motparten kanske ändå går att diskutera med. När medborgaren själv är med i stadsdelens formande, försvinner många av de hotbilder man kanske hade på sin näthinna. Man kan då gå från "vad vill vi" och "vad bör vi" till kreativa varianter av "vad kan vi" när vi sitter samman.

Den nämnda Värderosen* används som stöd att hålla en bredd i diskussionerna, och fungerar under den avslutande utvärderingen som ett protokoll på hur man lyckats väga, och valt att väga, hållbarhetens olika delaspekter i sina bebyggelseförslag.

Dialogmetoden STEP har nyttjats i en stor mängd kommuner, internt i förvaltningar, i byggföretag och också inom universitet och högskolor. Ju bredare inbjudan av intressenter och berörda desto mer välförankrade blir resultaten.

Upplägg av en tvådagars workshop enligt STEP:
Deltagarna tar del av en "dusch" med bilder på den bredd av fantastiska och misslyckade bebyggelser som finns och funnits. En första enkät om stadstyper man vill ha mer av och mindre av genomförs med hjälp av en matris* med bebyggelsetyper. Deltagarna bekantar sig med värderosen genom att diskutera sig fram till en värderos* över den egna staden eller stadsdelen. Deltagarna grupperas sen till olika rundabord* och tilldelas eller kan välja olika teman: olika mycket nya hus eller olika stadstyper, allt för att markera dialogens öppenhet. Klossar på flygfoton lockar. Deltagarnas framväxande bebyggelsevarianter fotograferas kontinuerligt, omtag uppmuntras. Deltagarna uppfordras steg för steg beakta fler viktiga aspekter som illustreras i återkommande inspel*. Exempelvis kring teman om blandning, hållplatslägen, gröna stråk, gaturum, torgrum, parkrum, odling, service, trygghet. Ömsesidiga redovisningar ger bränsle till breda diskussioner.

Korta inpass* från workshop-ledningen, inbjudna gäster eller aktionsgrupper, visar inspirerande och uppfordrande referensbilder. Deltagarna triggas att beakta fler och fler delaspekter. Bordsvärdar* antecknar parallellt det som sägs i resp bord, sköter gruppens enkät om stadstypspreferenser, gruppens genomgångs av värderos och säkrar att alla kommer till tals.

Rundabordsarbetet* fungerar både som del i medborgardialogen och som ett gott tillfälle för tjänstemän, förtroendemän och konsulter att lära känna den stadsdel som är ämne för



Foto - Torbjörn Einarsson ARKEN Arkitekter AB

Mikroklimat intill stora havet. Innergård Kalmar

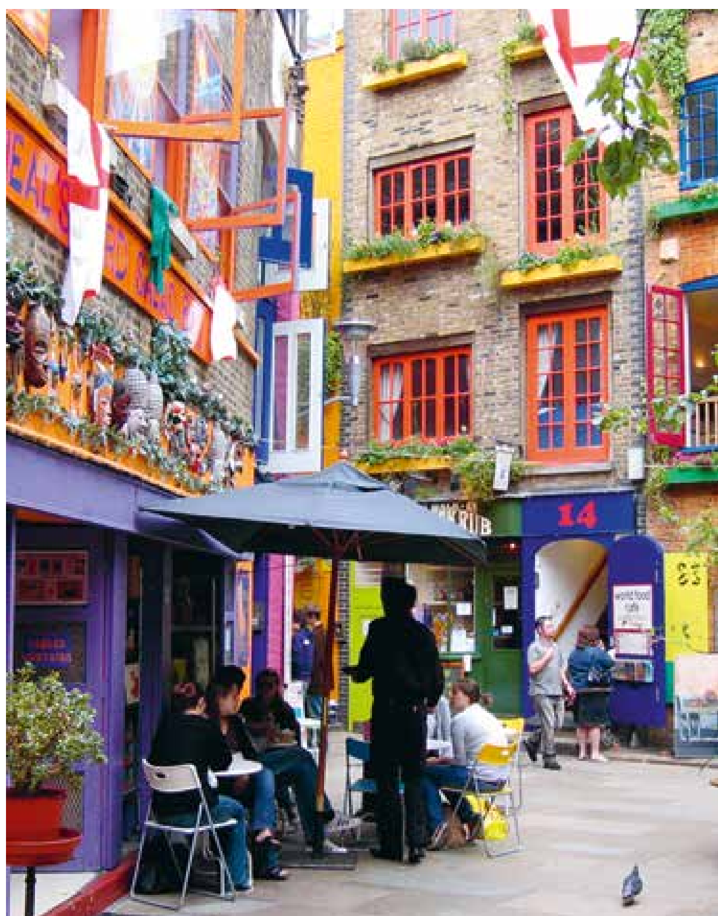
"30 sekunder – 30 år"
Blunda – frammana bilden av en värld Du önskar dina nära och kära. – hur ser det ut där Du besöker Ditt barnbarn...

...hur ser det ut?

Matrisbladet med stadstyper som det presenteras under STEP-dialogen - fokus på våra efterkommande



Foto: Maddalena CC BY-NC-SA 2.0



planeringen. Rundabordsarbetets karaktär av brainstorming gör att lite vilda idéer kan testas, klavertramp kan avfärdas med ett skratt, konsulter utifrån får snabbt en inlärning som annars kan vara svår att vaska fram i tidigare rapporter och inventeringar.

Deltagarnas illustrationer och kommentarer samlas tillsamman med förslag till konklusioner i en rapport, som skickas till deltagarna för respons. Efter bearbetningar förs konklusionen vidare i gängse planprocedur.

Erfarenheterna av dialogmetoden STEP är intressanta: fler säger sig ha fått sina partsönskemål tillgodosedda, deltagare har en tendens att "flytta till bord med mer klossar", samtal öppnas, deltagarna har ett tydligare material att hänvisa till i efterföljande planhantering och bebyggelsutformning, man bär med sig en inlärning i stadsplanering, man tränas att hålla många bollar i luften, deltagaren tenderar att gå från intressent till medborgare.

Verktyg 2

Språk, begreppsval

– vi lever sedan 30-talet med ett nyspråk* som begränsar vårt synfält
– och det går att byta

Vårt planerarspråk är ett barn av funktionalismen. Tyvärr har det nyspråket* numera blivit ett begränsande verktyg, som vi behöver lämna. Det modernistiska nyspråket är uppbyggt enligt mallen: funktionsbegrepp-bindestreck-ytbegrepp. Exempelvis: bostads-område, arbets-område, universitets-område, sitt-yta, gång-bana, lek-plats, sport-fält, mat-plats, fika-ställe.

Till synes oskyldiga ord, men de facto mycket ofta tankeburar och oanade fantasi-hinder. Ett exempel: om Du föreslår en "mat-plats på en gång-bana" låter det krångligt, om Du i stället säger "trottoarcafé" kan det låta som en lockelse…

Det funktionalistiska nyspråket gjorde också anspråk på en vetenskaplig bas. Ord som "lösning", "helhet", "funktion" har dock en tendens att gömma att varje "lösning" ju alltid är ett val bland många. Kanske är det då bättre att använda ord


STEP på gymnasiet TONÅRINGARNAS ERFARENHET


STEP workshop MEDBORGARES ERFARENHET


tjänstemän och konsulter PROFESIONELL ERFARENHET


gåtur PLATSERFARENHET


studieresa ANDRA PLATSERS ERFARENHET



stadstypsmatris ERFARENHET AV STADSTYPER


referensgrupp EXPERTERS ERFARENHET

Foto: Valentin Brutaru


kommunens planer och visioner POLITISK ERFARENHET


konferens BREDA VÄRLDENS ERFARENHET


Gladhammars kommun

Urban bykänsla - redan med 8 hus, Lunds by, Småland



Försök med argrar urbanism i byskala, Heathersfield UK / DPZ


Foto: Åke Eson Lindman

som ”val”, ”variant”, ”typ” eller ”mönster”. På samma sätt kan man se att ordet ”helhet” må vara en helhet för någon part, men egentligen inte anger nån inriktning. Kanske är det tydligare att då ange vad man menade genom att välja stadstyps-ord som ”småstad”, ”trädgårdsstad” eller vad det nu var man åsyftade med sin variant av ”helhet”.

Den här handboken arbetar medvetet med en vokabulär som försöker komma ut ur nämnda språkbur. Exempel:

- Bostadsområde, pröva i stället med stadsdel eller by, och bli på köpet varse vilka funktioner utöver bostad som behövs för att nå det som benämns ”levande bostadsområden”, egentligen ett motsägelsefullt begrepp
- Arbetsområde, pröva i stället med stadsdel
- Företagspark, dvs nyordet för arbetsområde, pröva i stället med stadsdel
- Gångbana, pröva i stället med trottoar
- GC-väg, pröva i stället med trottoar, eller stråk
- Matställe, pröva i stället med restaurang, café
- Lösning, pröva i stället med val, variant, eller bebyggelse-mönster, typologi
- Helhet, pröva i stället med den stadstyp Du åsyftar parke-ringplats, pröva i stället med torg, och formge ytan så att det ser ut som ett torg när bilarna lämnat platsen
- Lekplats, pröva i stället med lek, gård, stråk, torg, och bli därmed varse att staden också är barnens stad, lekbar varhelst vi rör oss och stannar till
- ”xxxx”, pröva i stället med ”yyyy” – se där ett ämne för dina egna aha-upptäkter eller innovationer

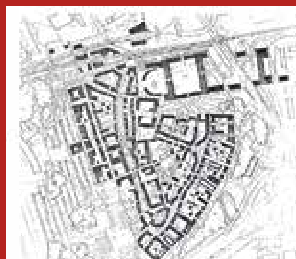
Som konklusion kan man se att ”nyspråket” hade en tydlig tendens att zonera var sak till sin plats och därmed missade att poängen med stadsliv är att stadsliv är något som uppstår vid mix och möten. Och att planeringens essens är att främja just det vi vill ska mötas och inte minst ska-kunna-råka-mötas, överraskningar vi inte alls hade väntat oss, sk serendipitet*.

Formeln, verktyget, för detta stadsliv heter blandning: blanda, blanda, blanda! Eller mix*. Blanda hustyper, funktioner, material, upplåtelseformer, livsstilar, stort och smått, elegant och bohemiskt, olika prisnivåer, osv. Och notera hur mycket enklare det ter sig när man gör sig fri från zonplaneringens nu gamla ”nyspråk”.

Urban känsla - redan med 8 institutioner, Mittuniversitetet Sundsvall, 1997 framtänkt enligt devisen ”skolan byggd som en bit stad” Arken Arkitekter AB

”Stad som stads förebild”
- här en tänkvärd illustration av skalor
- och ett lekfullt experiment att omtolka Gamla stans vindlande gatuväv med moderna hus. ...Slottet som bostäder, riksdagshuset som stationshus







Urban känsla - redan med 8 institutioner, Mittuniversitetet Sundsvall, 1997 framtänkt enligt devisen ”skolan byggd som en bit stad”

Foto: Akademiska Hus



Görvälns gård - Järfälla kommun

Sjöfart som lokaliseringsfaktor - gav charmigare mönster än bubblor längs motorvägar -vid Kallhäll och Jakobsberg finns lägen att reaktivera för modern färjetrafik.



Port Grimaud. Frankrike -ett gott exempel på attraktionsplanering. Arkitekt François Spoerry, trött på branschens begränsningar ville pröva att gå efter egna drömmar om "mer sjöstad", marina kvalitéer, färjetrafik. Det har blivit en ny stad - en av Frankrikes stora turistattraktioner.

Verktyg 3

Attraktionsplanering

– *i stället för restriktionsplanering*

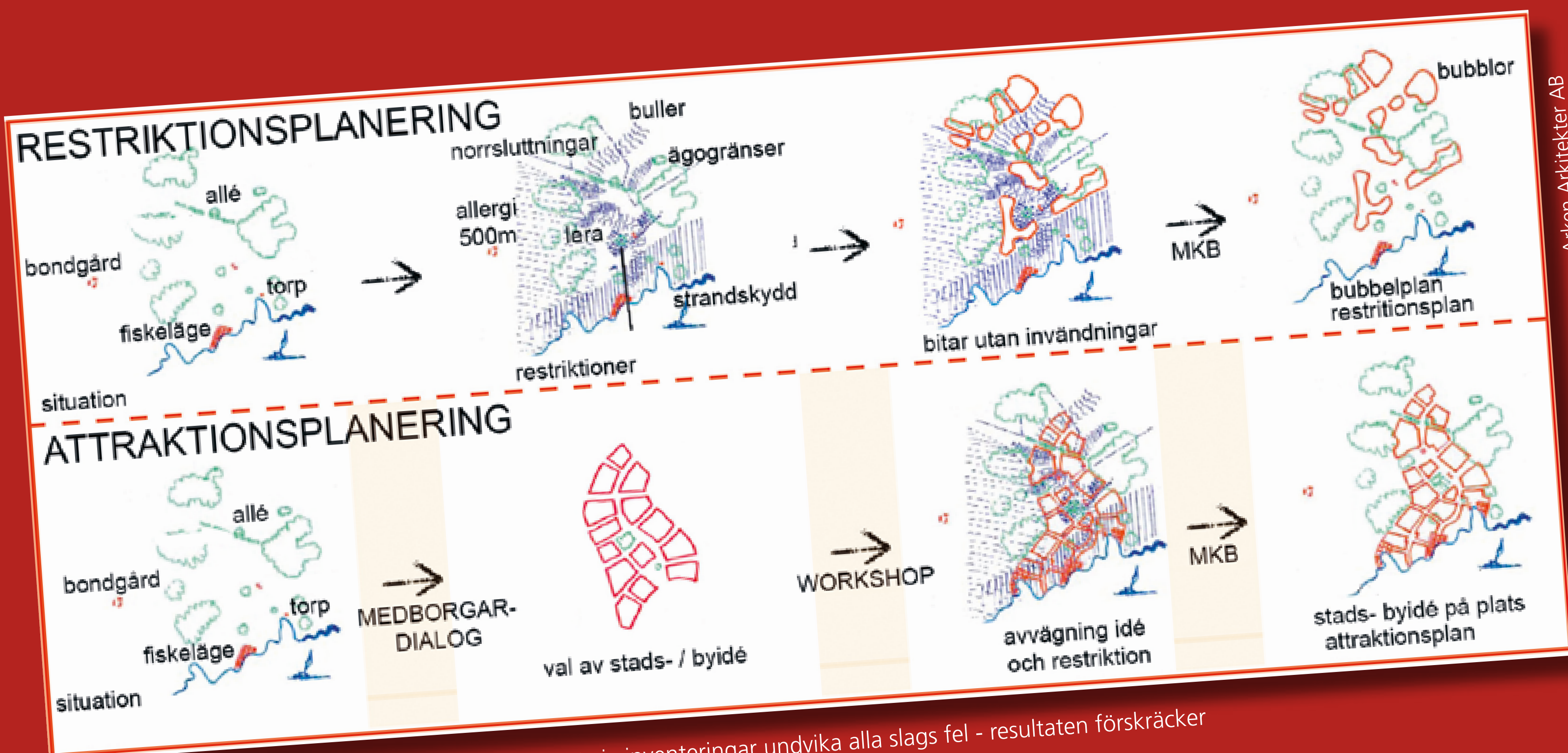
- om vikten av målstyrning
- och att komma in från rätt håll

Attraktionsplanering* innebär strategin att man i en planeringssituation börjar med en genomgång om vad det är för slags stad, stadsdel eller by som man / gruppen önskar sig, drömmer om, och vill se framväxa. Med en sålunda framdiskuterad, brainstormad och överenskommen målbild, är det läge att ta sig an arbetet med anpassning till de lokala praktikaliteterna. Justeringar utifrån olika hinder eller lockelser kan med denna arbetsgång göras utifrån avvägningar där man är varse bägge vågskålarna.

Attraktionsplanering ska ses som alternativ till gängse planering som genom sin metodologi tyvärr väldigt mycket fungerar som Restriktionsplanering*. Denna gängse restriktionsplanering innebär att man i sina planeringsrutiner börjar med omsorgsfulla inventeringar av en plats. I den bästa av avsikter görs kartor över buller, grundläggningsförhållanden, norrsluttningar, strandskyddsgränser, allergibuffertar, ägogränser, etc. Allt i en iver att inte göra fel. Ju mer inventeringar, desto bättre. Metoden brukar ända i en summa "ytor utan invändningar" – vilket tyvärr brukar ligga långt från hållbara bebyggelsestrukturer och långt ifrån de drömbilder vi bär på. Se fig.

Slutsats: börja som ett steg 1 med drömmarna, låt sen drömmarna i ett steg 2 möta de restriktioner som naturligtvis också behöver beaktas, men gör medvetna vägningar mellan hur målbildens knippe av fördelar väger mot restriktionsbildens knippe av nackdelar, och inte minst tänk ut hur nackdelar kan neutraliseras med smarta knep och utformningar.

Och, tydliggör samtidigt för inblandade parter att för varje val av bebyggelsetyp som väljs, följer att man valt ett knippe fördelar och därmed har att leva också med ett knippe nackdelar. Någon stadstyp med bara fördelar har ännu inte framkommit i världshistorien, men det finns många som är bättre än restriktionsplaneringens "ytor utan invändningar". Se illustrationen till höger.



Arken Arkitekter AB

Restriktionsplanering: - trots ambitionen att via inventeringar undvika alla slags fel - resultaten förskräcker



Bilder: Arken & Utopia

STEP-dialog med betoning på brainstorming, erfarenheter och drömmar
- en bra fas som inledning i attraktionsplanering

Verktyg 4

Plan 2.0 / Plan 0.7

P + P, Planberedskap* & Planrepertoar*
- som verktyg för stärkt flexibilitet

Tänk ut hur Er stad, by eller kommun ser ut när och om den på ett hållbart sätt blir dubbelt så stor i folkmängd. Gör detsamma för en framtid när staden/byn halverats, eller gått ner till säg 0,7 av dagens storlek.

Långsiktiga scenarior om stora ökningar kan synas osäkra, men de har flera fördelar: de vänder fokus till frågor om långsiktiga kvalitéer, dvs själva essensen i begreppet hållbarhet. De riktar också fokus på hur de dagliga små planärendena behöver bli delar i hållbara växtmönster. Långsiktiga scenarier gör det naturligt att beakta både bebyggelsestrukturer och trafikeringsmönster, gör det mer naturligt att tänka utifrån kollektivtrafikens struktur och allt mindre naturligt att fortsätta de små stegens logik.

Långsiktiga scenarior för minskande befolkningstal är ofta mer smärtsamma, men de kan vara av intresse av flera skäl: dels minskar många kommuner och än fler dramatiska omkastningar kan väntas, dels kan minskningar inom delar av en kommun göras både klokt och defensivt oklokt. Och slutligen: även om inte hela kommunen minskar finns det kanske fördelar att vinna genom ansamling av bebyggelse i hanterbara stråk. Det kan gälla hanterbarhet ur va- och kollektivtrafiksynpunkt lika väl som hanterbarhet vad gäller grönstrukturernas reparation.

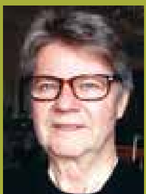
En god planberedskap* har flera andra fördelar. En bra långsiktig plan är generativ*, dvs den väcker tankar som kommunen själv, och dess innevånare eller fastighetsutvecklare, kanske annars inte kommit på. En bra långtidsplan initierar också tankar om förändringar i verksamheter utanför gängse bebyggelseplanering: t ex hos aktörer inom turism, framtidsfrågor, nya näringsidkanden, etc.

En bra planberedskap* är viktig inte minst för att råda bot på den nu gängse situationen att det mest är de stora aktörerna som orkar med uttänjda och omständliga planeringsfaser. Det är ett förhållande som gjort vår planering skaldrivande* på ett sätt som slår ut små och nya byggare och byggherrar, och som därmed främjar oligopoltendenser. Det har i sin tur lett till att många kommuner de facto tappat initiativet och blivit beroende av olika marknadsaktörers initiativ, perspektiv och

Portland, USA, har satt sin gräns - det ger växt inåt.

Københavns fingerplan -växt utåt längs kollektiva färdmedel ger gröna kilar.

Nykvarn 2.0 - plats för växt både inåt och utåt.



Byggarns jobb är att bygga. VI önskar inget hellre än att kommunerna har planer framme, mycket planer, olika slags planer. När vi tar initiativ ses vi ofta ha rollen som 'the bad guys'. Det är inte trevligt och det blir segt.
Jan-Erik Bengtsson, byggare, tidigare SKANSKA, nu senior rådgivare

/ Arken Arkitekter AB & Ekologigruppen AB 2013

Plan 2.0 för Nykvarns kommun, - inför en ny ÖP undrade kommunen: ”hur ser vi ut när vi är dubbelt så stora?”. Skiss via STEP-dialog.

Kollektivtrafikbaserat planmönster - utifrån serie av spårvagnsstationer i kvartersformad struktur - kajer mot odling, golf och dagvattensjö. Stråket länkar befintliga småstäder sinsemellan och fram till två stora radiella järnvägslinjer mot Paris” centrum.

Melun-Sénart, ville-nouvelle i Paris, inbjuden tävling   Arken Arkitekter AB

Kajlägen lockar till både boende, verksamheter & service. ”Tuttifrutti-läge” för att nyttja Bo01”s metafor för sin mixade plan.





Lika nyttiga och viktiga som samråd är i tidiga skeden, kan de allvarligt undergräva förtroende för planering och demokrati när de genomförs i skeden där det mesta är avgjort. Jfr dialogverktyget STEP*.

Håkan Jersenius, Småstaden Arkitekter AB



”Har ni inte vatten, tänk ändå kaj” - fritt efter Bo01. Gunnar Jutelius



prioriteringar. Så till den grad att många kommuner inte tar fram planer annat än där marknadens aktörer markerar intresse och bestämt sig för utformning. Att i sådana skeden gå ut med samråd gör medborgarinflytandet krångligt och ofta illusoriskt. Det blir av naturliga skäl mest svar från dem som har invändningar - och samråden betraktas därmed som negativa och tröga.

En bra planrepertoar*, dvs planer för en bredd av bebyggelsetyper, är viktig av flera skäl. Det är genom arbetet med planberedskap med en bred planrepertoar som kommunen kan vara öppen för en genuint medborgarburen dialog. Människors kynnen och lynnen kan då bejakas genom att öppna för en rik planrepertoar, där olika kreativa uppslag, olika beyggelsetyper infogas i genomtänkta mixade illustrationsplaner. Just här, i en repertoar av bebyggelsesorter, kan kommunen erbjuda den viktiga faktorn flexibilitet*. Det betyder också att kommunen både gör sin planering medborgarburen och visar flexibilitet genom att erbjuda byggmöjligheter för olika affärsidéer ute i de olika stadsdelarna. Det betyder samtidigt investeringstrygghet*, dvs att den som vill göra en investering vet i vilken omgivning det egna bygget kommer att hamna. Därmed lockas fler och fler vågar!

Verktyg 5

”kajer mot det gröna”

- **att göra framsidor av baksidor**
- **och vända bebyggelsetryck inåt som reparativa kompletteringar***

Kajerna i Projektet ”Kajer mot det Gröna” kan med fördel beskrivas som ett kompletterande verktyg till de hävdvunna verktyg och komponenter som utgör en god stadsbyggnads DNA. När städer tar beslutet att sätta stopp för pågående tillsynes ostoppbara stadsutbredning, sprawl, vill den här Handboken visa att ett tillsynes svårt beslut har tre viktiga poänger.

För det första: gränssättningen, kajen, kan göras till framsida, generativ för stadsliv och service, liksom för djurliv, rekreativa punkter och ekosystemtjänster.

För det andra: kajen, gränssnittet, innebär att vi både kan vända och uppfordras till att vända bebyggelsetrycket inåt stadsdelar som är i starkt behov av kompletterande reparativa tillägg.

Kaj-projektets första steg:
Testa lägen för en framtida kaj.
Se vidare: verktyget 36 Kajformer

KALLHÄLL

GÖRVÄLN

JÄRVAFÄLTET

JAKOBSBERG

VIKSJÖ

Barkarbystaden

mot Akalla

BARKARBY

STOCKHOLM

mot Spånga

mot Hässelby

Norr

0 100 m 500 m 1 km



Silverdal, Sollentuna - ett bra exempel på ”Kaj mot det Gröna”
Foto - Peter Robinson, Sustainable Urbanism



”Lagstiftningen behöver ses över för att möjliggöra och säkerställa goda stadsbyggnadsvisioner som t ex Kajer mot det gröna, så att det grundläggandet syftet i plan- och bygglagen uppnås”
Kristina Adolfsson, arkitekt Innovark AB förf till Detaljplanehandboken. Ledamot i Mark- och miljödomstolen i Umeå



Royal Crecent in Bath, Somerset by Architect John Wood the Younger 1767 -1774 / CC BY-SA 3.0

För det tredje: den del av stadens bebyggelsetryck som inte kan ”studsa”* som växt inåt, kan bringas ”pysa ut”* i genomtänkta hållbara stråk längs kollektivtrafik, va-system* och i medveten relation till natur och odling. Som god förebild fungerar fortfarande Köpenhamns fingerplan*.

Bebyggelse inåt är inte nytt, det finns en del bra exempel och begreppet ”växa inåt” finns i många kommuners agendor, men dels har det varit halvhjärtat, dels har man ”plockat russin”, dvs byggt inom attraktiva hamnområden eller som påbyggnader och förtätningar i redan täta och populära stadskärnor. En nästa fas, som här förespråkas är att nyttja bebyggelsetrycket inåt mer medvetet som ”reparativa kompletteringar”*. Handboken illustrear två varianter, dels som erbjudanden om kompletterande byggrätter inne på befintliga tomter i den takt ägarna väljer, dels som kompletterande bebyggelser i glipor och impediment* mellan bostads- och arbetsområden, det senare utifrån värdeplaneringens* krav.

Reparativa kompletteringar* må vara ett uppenbart behov i ett globalt hållbarhetsperspektiv – för att de också lokalt ska bli accepterade och efterfrågade krävs vinn-vinn-strategier och ett skifte till inte mindre utan mer medborgarburen stadsförnyelse. Det betyder en markant övergång till mer lyssnande och deltagande i en medborgarburen planering. Nyttan måste bli påtaglig för att en vinn-vinn-situation ska uppstå.
Handboken visar två viktiga verktyg för hur nämnda vinn-vinn-effekter ska uppstå: verktyget prickmarks-skifte* och verktyget värdeplanering*.

*Verktyget prickmarks-skifte** innebär att kommunen ser över liggande detaljplaner i syfte att erbjuda utökade byggrätter fram mot gator och an mot grannar där grannarna är överens. Jfr verktyget 18.

*Verktyget värdeplanering** innebär att kommunen i tidiga skeden och i dialog med de boende och verkande ser över sina stadsdelar i syfte att erbjuda nya byggrätter i glipor och impediment* där det, och om det, tydligt kan visas att nyttor tillkommer de kringboende, stadsdelen och staden som helhet. Som verktyg i den typen av diskussioner har dialogmetoden STEP* och dess värderos* visat sig effektiva.

Sammanfattningsvis: hitta gränser för staden, gör gränserna till stadens framsidor, till ”kajer mot det gröna”, använd det växttryck inåt som då uppstår till att komplettera befintliga ofullständiga stadsdelar, släpp iväg eventuellt övrigt växttryck i bebyggelse längs kollektivtrafikstråk.



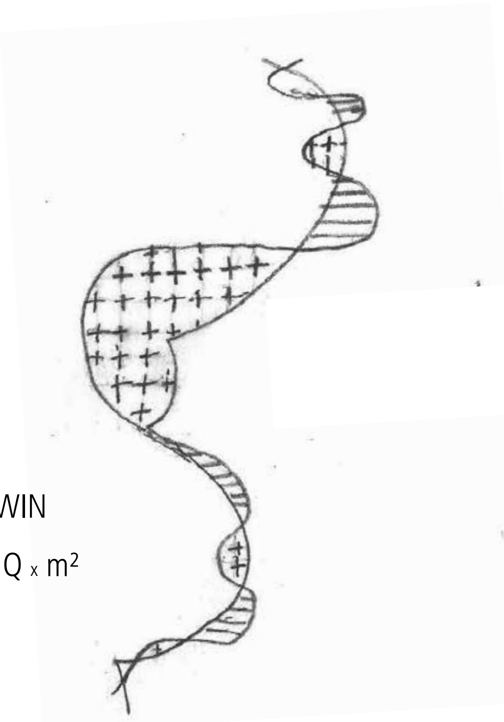
Manhattan 2.0 som metafor:
Tes: ”kajen mot Central Park” är lika populär och stadslivs-skapande som ”kajen mot Hudson River”

Ur Mannahatta 2009. Ill. Morkley Boyer

Verktyg 6

Markbyten, SWAPs & kompensationsåtgärder

- om "God bebyggd miljö" som kriterium för vinn-vinn-mönster



WIN - WIN

$q \times M^2 = Q \times m^2$

Gränssnitten mellan stad och land är ofta tillfälliga, ofta med mark i väntelägen för en nästa etapp i ortens expansion. Det omvända scenariot, med minskande orter eller utdöende kommundelar, tar sig ofta än mer tillfälliga mönster; också de orterna ligger med mark i väntelägen, i bästa fall med en sakta återväxande fauna och flora. För bägge exemplen gäller att vaga gränssnitt formade som baksidor genererar både skräpighet och otrygghet.

Kaj-projektets ansats om att sätta gränser för den pågående stadsutbredningen gör det nödvändigt att fundera på hur ett mer rationellt placerat, vackert eller hållbart gränssnitt kan eller bör placeras.

I nästan alla exempel blir gränssättningen en fråga om att justera markanvändning och avväga markbyten. Det kan gälla mark mot mark, eller mark mot kompensationsåtgärder i andra stadsdelar, andra världsdelar eller till och med i andra avseenden.



Foto: RealLeo at English Wikivoyage

Pripyat - efter Tjernobyl. Här är det grönskan som tar över

Markbyten, swaps, kan någorlunda väl avvägas utifrån markvärderingar i fysiska och ekonomiska hänseenden. Desto svårare kan det vara att väga de mer upplevelsemässiga eller kulturhistoriskt motiverade aspekterna. På samma sätt har det emellan de nationella miljömålens 16 punkter varit vanskligt att avväga det nationella miljömålet **"god bebyggd miljö" gentemot andra nationella miljömål som "levande skogar, rikt odlingslandskap" och "rikt växt- och djurliv".** Detsamma gäller vägningen av "god bebyggd miljö" gentemot de **"synnerliga skäl"** som ska beaktas vid gränsändringar för naturreservat.



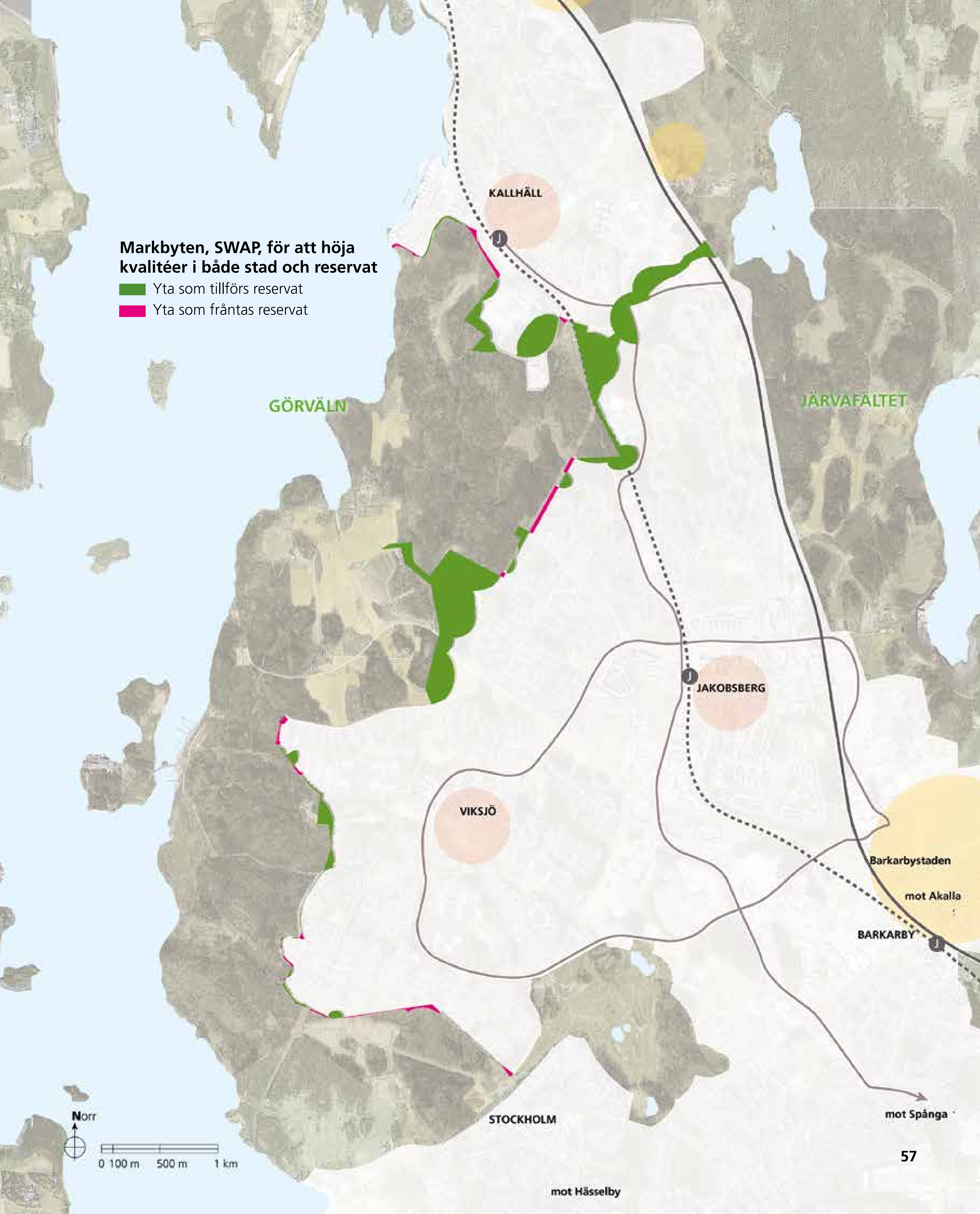
Naturens hus. Ark. Håkan Bjurström





Oset - Örebro
Exempel på bra markbyte gröna våtmarker för vattenrening och fågelliv i stället för industrimark med föroreningar.
- Ett storverk av kommunbiolog Mats Rosenberg

Kriterier för gränsändringar i naturreservat av olika klasser är tuffa och bör vara tuffa. I denna Handbok illustreras tesen att den sorts kompletteringar som görs vid en "kaj mot de gröna" i syfte att laga ett fragmentiserat stadsbryn, komplettera en innanförliggande bostadsenklav, eller länka segregerade bostadsenklaver, sammantaget kan utgöra kriterier för miljömålet **"god bebyggd miljö"** och därmed kan utgöra de synnerliga skäl som ska beaktas vid gränsändringar.



Markbyten, SWAP, för att höja kvalitéer i både stad och reservat
Yta som tillförs reservat
Yta som fråntas reservat
KALLHÄLL
GÖRVÄLN
JÄRVAFÄLTET
JAKOBSBERG
VIKSJÖ
Barkarbystaden
mot Akalla
BARKARBY
STOCKHOLM
mot Spånga
mot Hässelby
Norr
0 100 m
500 m
1 km


Görväln

Några olika typer av skyddad natur (från högsta till lägsta)
Natura 2000
Nationalpark
Naturreservat
Strandskydd
Riksintresse
Biotopskydd
Skydd inom detaljpan som "Natur" eller "Park"
Jordbruksmark


Handbokens dialogmetod STEP illustrerar en slags värderos framtagen för att fungera just i dialogfaser där det är viktigt att man åstadkommer en kommunikation mellan lekmän och fackmän.
I denna handbok benämns den som Värderosen*. Men det finns andra, delvis med andra fokus, delvis sådana som kan nyttjas parallellt - värderosor för att både mäta, registrera och kvalitetssäkra. En viktig aspekt här är att i samma bild visa vägningar av olikartade variabler, de mätbara intill de icke-så-mätbara. *Torbjörn Einarsson, Arken Arkitekter*

Dialogmetodens värderos* utgör även här stöd för en transparent diskussion om den bredd av aspekter som behöver involveras.

Omdaning för att uppnå **"god bebyggd miljö"** kan som denna Handbok också illustrerar gälla länkning av bubbelstadens enklaver för att uppnå bättre social mix, tryggare stråk, kollektivtrafik i genare dragningar, och annan trafikväv som gynnar en silning för bättre stadsliv och näringsidkarbetingelser.

En transparent avvägning med hållbarhetsanalyser

Med dagens lagstiftning och utvecklad praxis är kompensation inte ett särskilt användbart verktyg för att underlätta en juridisk prövning, eftersom varken MB, miljöbalken, eller PBL, plan- och bygglagen, medger några lägre lagkrav när en kompensation ska genomföras. Kompensation kan däremot användas för att förbättra hållbarheten i ett projekt; något som kan kallas "politisk kompensation".

Kompensation har hos många naturvänner ett dåligt rykte, eftersom det är vanligt att den föreskrivna kompensationen inte fullt ut ersatt de värden som förloras.

Men om vi på ett transparent sätt väger olika värden mot varandra, kan vi hitta varianter där både den byggda och den gröna strukturen kan vinna stora fördelar. Eftersom praxis ännu är vag bör försiktighetsprincipen också beaktas.

Verktyg 7

Stadstypsmatris

- betonar vikten av att fokusera på val av stadstyper, inte hustyper

En matris* av stads- by- och bebyggelsetyper kan se ut på olika sätt. Här visas två exempel, en typ för en skandinavisk situation, en annan för ett planeringsprojekt i Sri Lanka. Ett antal rutor lämnas tomma för att betona att diskussionen är öppen för att infoga olika deltagares önskebilder, minnen och uppslag.

Matrisen är ett viktigt verktyg i tidiga skeden – den har två funktioner, dels att påminna om och bredda diskussionen om möjliga val, dels att just styra diskussion till frågor om vilken slags stadstyper vi vill ha. "Vad för slag stads- eller bytyper vill Du se mer av, och vad vill Du se mindre av".

MATRIS

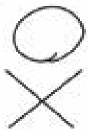
Stads- och bebyggelsetyper som bilder



exploateringsgrad

ägostorlek/projektstorlek

H Jersenius/Arken/Ekologigruppen/Söderlind



= mer av

= mindre av

namn: ______________________





ekologigruppen ab

BÄRKRAFT

anitet delser, dning, n och lser

Miljö för socialt engage-mang

Ekonomisk generering "lätt att öppna butik"

Samhälls-ekonomi långsiktig investering

Företags-ekonomi, etappvänligt, små invest.-trösklar

Bil tillgäng-lighet

pp, buller)

EKONOMISK BÄRKRAFT

RKRAFT



Matris i form av planer för stadstyper och bebyggelsetyper



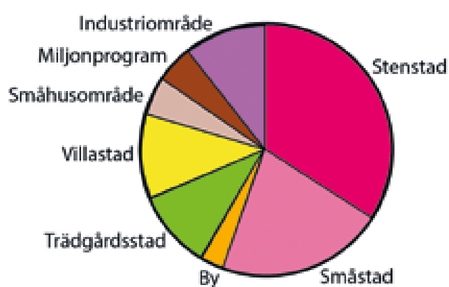
Matris för Colombo, Sri Lanka



Matris över den modernistiska stadens komponenter/ Elmlund

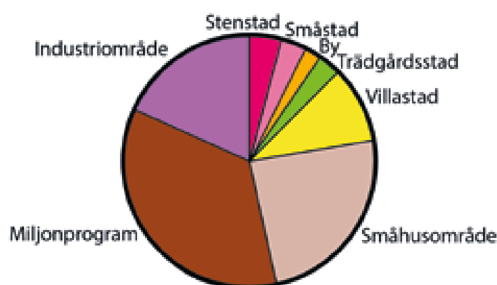


När den klassiska stadens komponenter ersattes med dessa, då går det ju inte att bygga stad, vare sig uteendemässigt eller funktionellt. ***Peter Elmlund, UCR***



Stadstypsbukett
typ Visby/Vadstena/Sigtuna

Stadstypsbukett
typ Botkyrka/Rosengård



Fokuseringen på begreppet ”val av stadstyper” är vald framför begreppet ”val av hustyper” av två skäl, dels för att beakta både husens och mellanrummens kvalitéer, dels för att vi bör välja utifrån de tidstestade prestanda av hållbarhet som finns i olika stadstyper.

Matrisen används i både medborgardialoger och planeringsuppdrag. Som enkät ger den svar på frågan ”vad vill vi”, dvs steget inför det efterföljande steget ”vad bör vi”- se Värderos* - och sen steget ”vad kan vi” - se Rundsbordsarbete*.

Matris-bladet har en framsida med foton och en baksida med samma bebyggelsetyper representerade som stadskartor. X-axeln graderar täthet, y-axeln graderar skalan på projekt-/ ägostorlekar

Matrisens namn på bebyggelsetyperna är de vardagliga orden, som är valda för att språkligt kunna fungera i diskussioner mellan lekmän och fackmän, och mellan fackmän av olika discipliner.

Val av stadstyper innebär ett val av knippen av fördelar och nackdelar

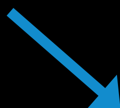
Varje val av stadstyper* innebär att man från början inte bara uppmärksammar mellanrummen som viktiga delar av staden, utan också att varje val av stadstyp* innebär en vägning* av de för- och nackdelar som finns i respektive stadstyp. Ingen stadstyp har endast fördelar eller saknar nackdelar. Det låter självklart, men glöms ändå ofta bort i processer då man söker ta fram en ny stadsdel genom att inventera sig bort från alla nackdelar. Jfr restriktionsplanering*.

I ivern att ta bort nackdelar tappas ofta också viktiga fördelar. Men en stad utan nackdelar är inte detsamma som en stad rik på fördelar. Gängse restriktionsplanering brukar istället sluta i en slags suburbia, en bebyggelsetyp som egentligen inte var någon parts målbild eller drömbild. Fenomenet är vanligt, delbeslut sker i de bästa av välviljor, men ”nånting saknas”, ”vi får inte till det”. Problematiken har också påtalats av Delegationen för hållbara städer i deras 15-punktslista över hinder i hållbarhetssträvandena.

Problematiken brukar leda till att man efterfrågar mer helhetssyn* – denna handbok driver tesen att denna önskan blir mer operativ om man byter begreppet helhetssyn* till det mer tydliggörande begreppet stadstyper*.



"vill ha mer av"





"vill ha mindre av"



Exempel på ett ganska vanligt utfall

Verktyg 8

Värderos

- underlättar en bred diskussion mellan lekmän och fackmän
- att hålla många bollar i luften
- att tänka på flera saker på samma gång

Värderosen* är ett verktyg som poängterar vikten av att välja bebyggelsetyper och utforma enskilda bebyggelseförslag utifrån en bred och sammanvägd bild av aspekter - det man kan kalla bebyggelsetypers **prestanda***. Olika stadstyper är bra på olika sätt, har olika prestanda* vad gäller att t ex generera stadsliv och stödja hållbara livsstilar.

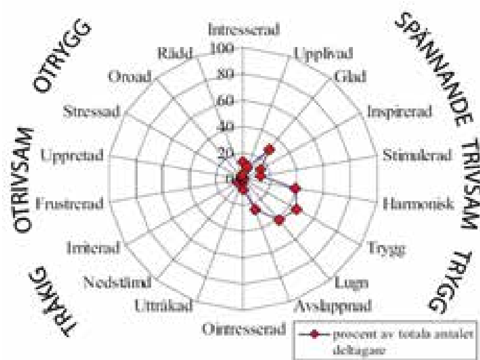
Med värdeordet ”bra” avser vi i detta resonemang ”bra över tid”, dvs begreppet hållbarhet som mätetal, och då hållbarhet på fyra ben; det betyder de gängse tre om ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet, plus ett fjärde ben som vi kallar teknisk/fysisk hållbarhet, som betonar vikten av trafiksystem, reskvot och trygghet / säkerhet.

Olika delaspekter av hållbarhet har för åskådligheten ansamlats till 12 ”ekrar”, summor av en mängd underliggande delaspekter, förstås. Värderosen har i dialogmetoden STEP visat sig snabbt bli ett hanterligt verktyg för att hålla samman och konkretisera diskussioner som annars lätt breder ut sig över stora ämnesfält eller fastnar i specialfall.

Som en effektiv inblick i värderosens funktion ifylls gemensamt i dialogmöten en värderos över den diskuterade stadens eller stadsdelens aktuella kvalitéer, eker för eker. För en kreativ diskussion är det av vikt att hålla öppet för att olika deltagare behöver och vill addera ytterligare aspekter, hjärtefrågor eller aspekter som är speciellt relevanta för det aktuella projektet. Plats för dessa har markerats genom de fria ekrarna x, y och z. Se värderosen här intill.

Verktyget värderosen är ett viktigt verktyg också i det som brukar kallas Värdeplanering*, där värdeplanering betyder att man för nya planer, nya bebyggelser, ställer som krav att den nya bebyggelsen förutom att vara ett bra projekt i sig, också ska utgöra ett projekt som tillför kvalitéer till omgivningen i ett antal avseenden. Det kan gälla att ett projekt med 30 nya bostäder, förutom att vara 30 bra bostäder, ska t ex försköna en sida på ett torg, göra ett stråk tryggare, förbättra stadsdelens mix av bostadstyper, eller förbättra stadelens mix av funktioner.

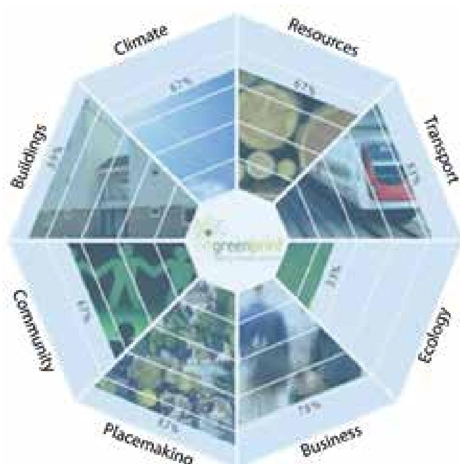
Värderosen är ett visuellt medel och ett minnesstöd för att påminna om och förstå den bredd av både mätbara och inte- -så-mätbara influenser som varje tillägg i våra städer och byar utgör. Jfr cost-benefit-analyser* i verktyg 26.



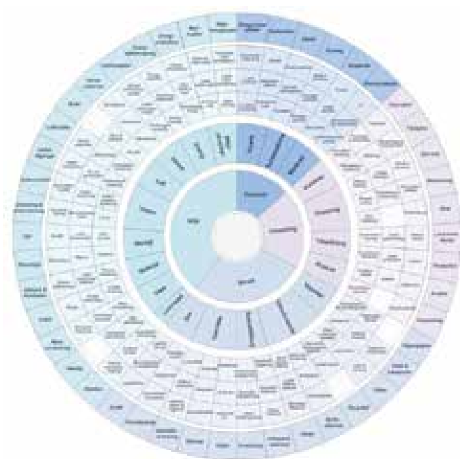
Värderos enligt verktyget MEERCI /Lena Steffner: lägger vikt vid medborgarens uppfattning och framför allt upplevelse av en stadsdel genom 6 aspekter med 32 variabler - som bas inför en stadsdels förestående omdaning.



Värderos enligt V Bokalders: 72 variabler - för mycket för dialogmöten, men väldigt bra vid kvalitetssäkring och undervisning.

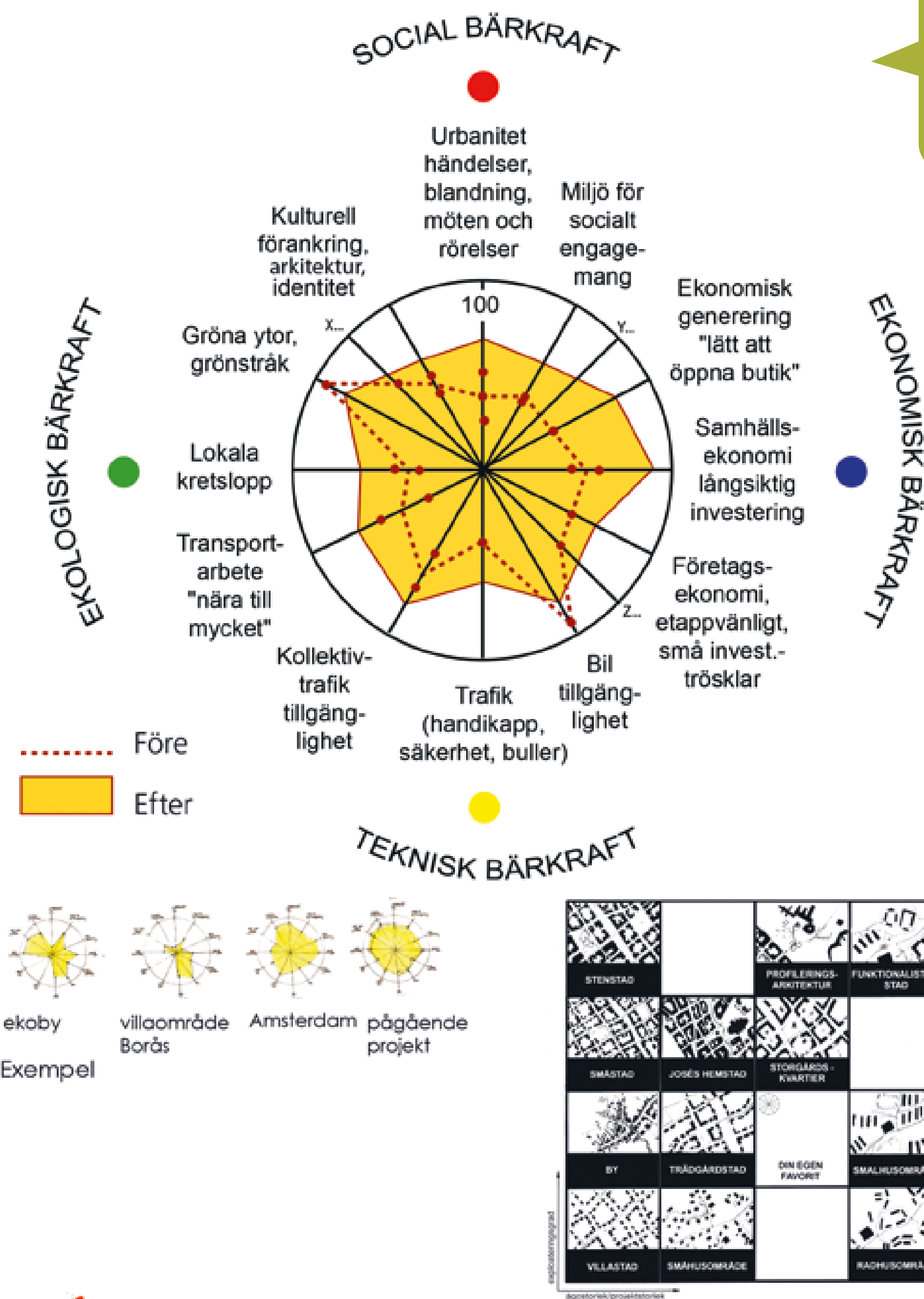


Värderos i form av **”greenprints”** enl DPZ, CNU: 8 variabler - visuellt formad för att visa alternativ till ekologiska ”footprints” -används vid charretter, men har en mer summerande karaktär.



Värderosor ORBIS enl WSP: brett täckande, bra i utredningsfaser där man vill ha koll på att inget glöms, och när man vill göra utredningsfasens åtgärder tydliga.

Värderosen ger en samlad bild av en stadsdels eller ett projekts hållbarhet. Rosens mitt utgör värdet 0 för sämsta tänkbara hållbarhet, medan ytterkanten 100 är bästa tänkbara hållbarhet.





Verktyg 9

Rundabordsarbete

- för att hitta vinn-vinn-varianter



”De stora katastroferna, som miljonprogram och villamattor, skulle inte kommit till utan alla dessa ställföreträdande beslutsfattare. Mer bottom-up behövs”. Jerker Söderlind, Stadsliv AB vid referentlunch



Klossar för hus och kvarter, för vatten, odling, ängar och skog

Om rundabordsarbete:

Medborgarinflytande på vår byggda miljö verkar på många plan: genom debatt i media, genom deltagande i de politiska partiernas arbete, genom enkäter och dialogmetoder.

Handbokens STEP* har framtagits för att skapa en variant där medborgaren deltar i det som är både en program- och utformningsfas.

Metoden är uppfordrande, den utmanar deltagarna att både beakta ”vad vi vill, och vad vi bör” och därtill hitta ett ”vad vi kan” i form av vinn-vinn-mönster frammejslade med sina antagonister i det som vi här kallat rundabordsarbeten*.



”Informella strukturer som växer fram i kåkstäder är ofta överraskande livfulla. Här finns mix, plats för mångfald, exempel på bottom-up att lära av”. Thomas Melin, UN Habitat, vid konferensen Kajer mot det gröna

Rundabordsarbete* är ett verktyg som nyttjas för att få människor att sitta samman i mixade grupper i syfte att tillsammans med likasinnade och antagonister mejsla fram varianter av bebyggelser där man tar och ger för att söka finna vinn-vinn-varianter. Metoden har visat sig effektiv.
Som redskap används modellklossar, föreställande hus, kvarter, vatten, skog och odling, på flygfoton. Skisspapper och penna undviks eftersom det ger proffsen försteg. Modellklossar på flygfoton fungerar bättre. Lekmän och fackmän, liksom fackmän av olika discipliner kommer här på samma nivå. Modellklossar frammanar också ett lekfullt prövande. Lekfullhet betyder som det oftast också visar sig kreativitet.

Deltagarna i en dialog bör med fördel grupperas vid olika rundabord med olika teman och olika antal modellklossar. Bordsteman kan vara t ex by, ekoby, trädgårdsstad, småstad och stad, eller kanske bara S, M och L som i small, medium och large.

I tvådagars-övningar kan det vara en fördel att för Dag 1 mixa deltagarna så att man får en bra spridning av intressenter, roller och antagonister. Och sen, under Dag 2 öppna för att deltagarna kan flytta till det bord där de tycker att tema eller husmängd bäst passar ens åsikter - en form av att ”rösta med fötterna”. En intressant observation efter fler hundra rundabordsarbeten är att den vanligaste förflyttningen brukar ske till bord med mer klossar.

Slutsats: När deltagarna får rådighet över husplaceringar, grönytor och bebyggelsetyper minskar tendensen till nimby* och man upptäcker hur bebyggelse kan vara både hot och möjlighet.

Dialogmetoden STEP utmanar deltagarna att tänka på både vad vi vill, vad vi bör och vad vi kan - när vi ska kunna komma överens.

Ömsesidiga presentationer under arbetet breddar snabbt diskussionerna-här testar delatagarna variant med sjöstad.


GÅTUR VID MARHAGEN


Gåturer - bra för att göra planerare varse på vilkas revir man arbetar har också visat sig komplettera aldrig så noggranna inventeringar bra ställe att öppna dialoger

Verktyg 10

Gåturer

- för att skaffa lokalkunskap och gemensamma referenser

En gåtur* är en form av medborgardialog där man på plats samtalar om platsens förutsättningar, kvalitéer och brister, liksom om möjliga projektidéer. Till gåturen inbjuds i första hand närboende, näringsidkare, gärna hembygdsföreningar och människor som avnjuter platsens gröna, urbana och historiska kvalitéer.

Gåturer kan ses som en del av arbetsverktyget SWOT*. Gåturer kan också ses som en del av E:et i dialogmetoden STEP*, dvs input av E-rfarenheter och önskebilder, från dem som berörs av stadsdelens växt och utveckling.


Studieresor - för att lära från andra projekt, möta eldsjälar - och inte minst skaffa gruppen mer gemensamma begrepp, ord och referenser.

Verktyg 11

Studieresor

- vidgade gemensamma referenser underlättar samtalen

Gemensamma studieresor konkretiserar letandet av goda exempel, eller varnande exempel. Att gemensamt bese och uppleva platser, innebär att man som grupp också kan få mer av en gemensam referensram, mer av ett gemensamt språk för företeelser som annars lätt förblir teoretiska eller betyder väldigt olika saker för olika människor. Planeringsarbete i samverkan med likasinnade och antagonister är mycket ofta en fråga om att bryta missförstånd och öppna upp för insikter om att det finns bebyggelsemönster där olika parter kan få sina olika hjärtefrågor tillgodosedda.

Studieresor är utifrån detta perspektiv att betrakta som en del av E:et i akronymen STEP, dvs den som handlar om att skaffa sig en E-rfarenhetsbaserad bas för vårt väljande av vad det är för slags stad, stadsdel eller by vi vill se framför oss.

Studieresor per ombud, eller via nätet, har växt fram som billigare alternativ. Det är verktyg som också kan vara mycket berikande, men eftersom planering och dialogmetoder just handlar om att gemensamt hitta vinn-vinn-varianter, är det just genom de inbyggda tillfällena till samtal och ömsesidig "avdemonisering", som studieresor och rundabordsarbeten visar sig så effektiva. Och kreativa.

Tübingen
och Freiburg
två tyska städer har
banat väg för en mer
medborgarstyrd planering
parat med krav på hållbarhet
och mixat innehåll vad gäller
arbete, boende och service -

- här bröts zonplaneringen i Tyskland
med svallvågor ut över hela världen


Referensgrupper uppfordrar

Verktyg 12

Referensgrupper

- för att vidga perspektiven och synsätten

Referensgrupper från ett brett spektrum av stadsbyggandets aspekter och praktik ger inte bara möjlighet till information. Själva närvaron av referenspersoner i diskuterande gruppe-ringar konkretiserar det som annars lätt förblir teoretisk onåbar materia.

Med en allt mer sökbar information via nätet, i form av allt från rent undervisningsmaterial och exempelsamlingar till olika erfarenhetsåterföringar, har informationsmängden visserligen exploderat, men kvar blir behovet av att få den materian relevant i det aktuella uppdraget. Och breddad för en alltmer både globaliserad och multikulturell befolkning.


Byggemenskap i vardande. Tübingen och Freiburg har varit inspiratörer för både små och stora projekt.

Verktyg 13

Byggemenskaper

- planerar, bygger och använder sina byggnader

Självbyggeri har efter en svacka fått nytt intresse efter inspirationer framför allt från Tyskland och Holland. Utifrån devisen ”En Byggemenskap är en grupp människor som utifrån sina egna ambitioner tillsammans planerar, låter bygga och senare använder en byggnad” vill den nya rörelsen att kommunerna bejakar fyra kriterier:

1. Markanvisa små fastigheter; 3-20 bostäder
2. Ta fram detaljplan före markanvisning
3. Markanvisa med fast pris och med kvalitetskriterier
4. Betalningar till kommunen när projektet är kreditvärdigt



”Att som lekman tänka fram stad i STEP-metodens workshop kan synas svårt...

...att som lekman påverka med remissvar torde vara svårare”

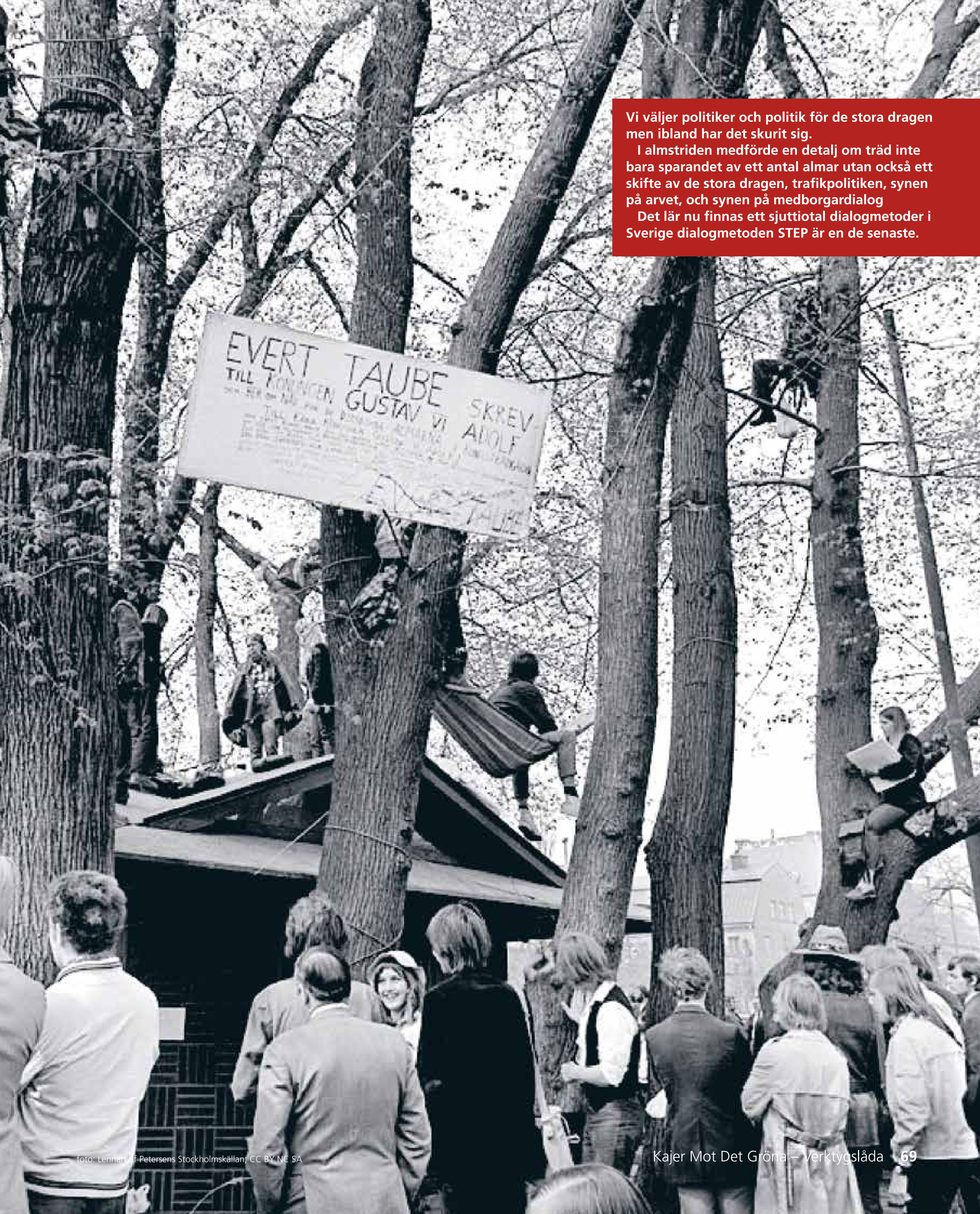
Peer-Ove Skånes, Arken

Verktyg 14

Bottom-up

- om balansen mellan medborgare, politiker och byggbransch

Den återkommande feed-back av besvikelse som vi ser efter ett par decennier av välmenande dialogmetoder, är en besvi-

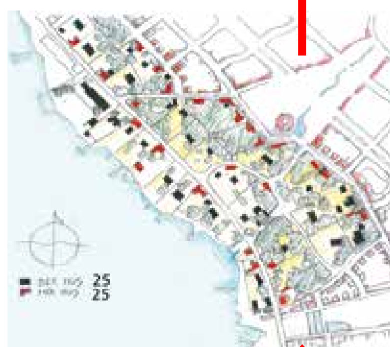


Vi väljer politiker och politik för de stora dragen men ibland har det skurit sig.

I almstriden medförde en detalj om träd inte bara sparandet av ett antal almar utan också ett skifte av de stora dragen, trafikpolitiken, synen på arvet, och synen på medborgardialog

Det lär nu finnas ett sjuttiotal dialogmetoder i Sverige dialogmetoden STEP är en de senaste.







Inre komplettering med prickmarks-skifte som verktyg för växt utifrån en "bottom-up"-strategi

Ett villaområde som får byggrätter kring gårdstun och kvarterstun tar i steg formen av klassisk by.
- I den takt man själva väljer

- Ett prickmarks-skifte* kan som här ge ett femfaldigande av bebyggelsen.
- I den takt medborgarna väljer.

Ex Väsby / Arken

kelse som måste tas på allvar. Handboken söker med dialogmetoden STEP visa att dialog kan bli mer *på riktigt* om medborgarna efter en inledande kartläggning om önskebilder också är med i det efterföljande steget att omsätta önskemålen i fysiska förslag. Konkretisering är inspirerande, deltagarna upptäcker att de behöver komma överens med varandra, att man behöver ta och ge. En lång serie med STEP-dialoger visar genomgående att deltagarna får en helt annan förståelse för bebyggelsetillskott om de i rundabordsarbeten själva kan påverka arten och fördelningen av ny bebyggelsestruktur och grönstruktur.

Man kan säga att kreativiteten flyttas från att skriva remissvar på förslag som kommer uppifrån/utifrån till att tillsammans med vänner och antagonister delta i formandet av den egna bygden.

Ytterligare medel för en mer markant medborgarburen planering, mer bottom-up, illustreras under verktygen: prickmarksskifte* och värdeplanering*. Syftet med dessa verktyg är dubbelt: eftersom mycket av vår förstadsmassa behöver kompletteras behöver det, om det överhuvud ska bli av, ske på ett sätt som gör berörda medborgarna till bärare av processen, och det behöver ske på sätt som blir påtagligt nyttiga för dem som bor och verkar på platsen.

Prickmarksskifte* avses öka medborgarnas rådighet över de egna tomterna genom ett radikalt skifte av hur mycket och var man får och bör bygga på sina tomter.

Värdeplanering* avses styra gängse förtätningar* över till kompletteringar* där intressenter för att uppnå acceptans har att tydliggöra nyttorna för kringboende i vinn-vinn-inriktade dialoger.

En god regel, nästan ett kriterium, för att inre kompletteringar ska accepteras och välkomnas är att dialogen görs reellt medborgarburen, dvs att dialogen genomförs innan yttre intressenter tagit fram förslag. Erfarenheterna är annars tyvärr rätt entydiga: när medborgardialogen läggs efter att byggarna framlagt sina byggförslag, polariseras parterna, medborgaren reduceras ofta till nejsägare i stället för medskapare, och det lokala inflytandet tar karaktären av veton eller nimby*.

Några gånger har blanka nej förvisso utgjort en spärr mot olämpliga ingrepp, men ett blankt nej är ofta just bara ett nej, och en missad chans att gemensamt komma fram till var ny bebyggelse kan göra nyttor förutom att bli tak över huvud för dem som flyttar in i det enskilda projektet.



Fram för "traditionella" Skandinaviska värderingar!! Kämpa för dem

"Fram för traditionella skandinaviska värderingar!! Kämpa för dem"
Ralph Erskine, arkitekt.



”Kaj mot det gröna”
-här i trädgårdsstadens skala.

Och i möte med dagvatten-ficka
odlingslotter och aktivt jordbruk.

Kajen delvis körbar.

ill - Peer-Ove Skånes ARKEN Arkitekter AB

Ordet SWOT kommer från engelskans Strenghts, Weaknesses, Opportunities och Threats, vilket översatt blir styrkor, svagheter, möjligheter och hot.

De olika beståndsdelarna i analysen delas in i externt och internt och i positivt och negativt.

SWOT kan inom planering och landskapsanalys användas för att få en uppfattning om var de viktigaste problemen och de största möjligheterna finns.

	Positivt	Negativt
Internt	Styrkor (Strenghts)	Svagheter (Weaknesses)
Externt	Möjligheter (Opportunities)	Hot (Threats)



Foto: Ekologigruppen

Verktyg 15

SWOT

- kartläggning i tidigt skede

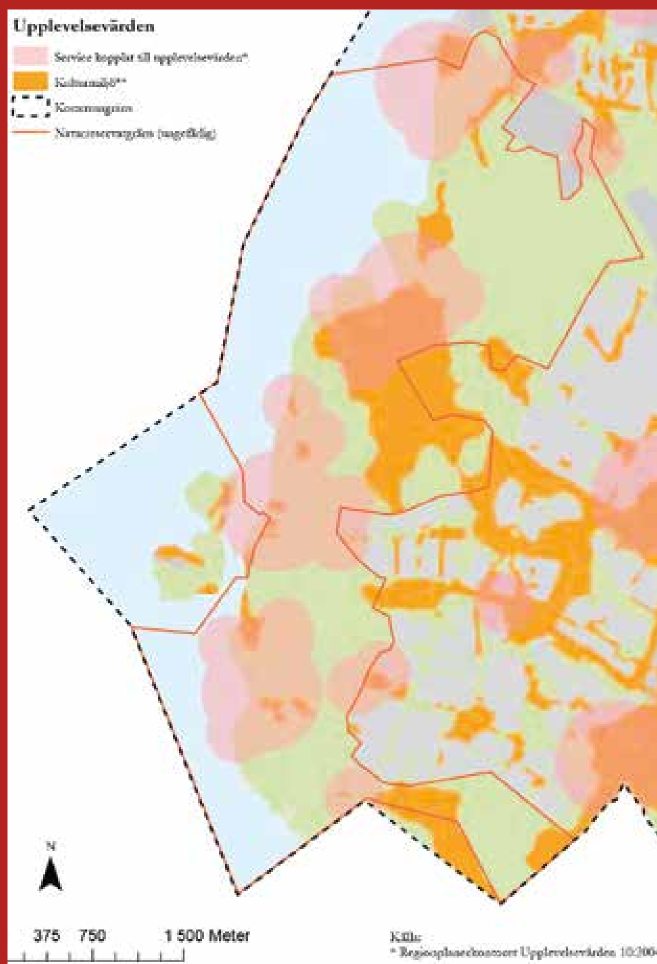
SWOT-analyser* både analyserar det befintliga tillståndet och förutser möjliga framtida tillstånd. Styrkor och svagheter, S och W, beskriver nuläget, det befintliga tillståndet, medan O och T, möjligheter och hot, indikerar bedömningar om möjliga framtidsbilder.

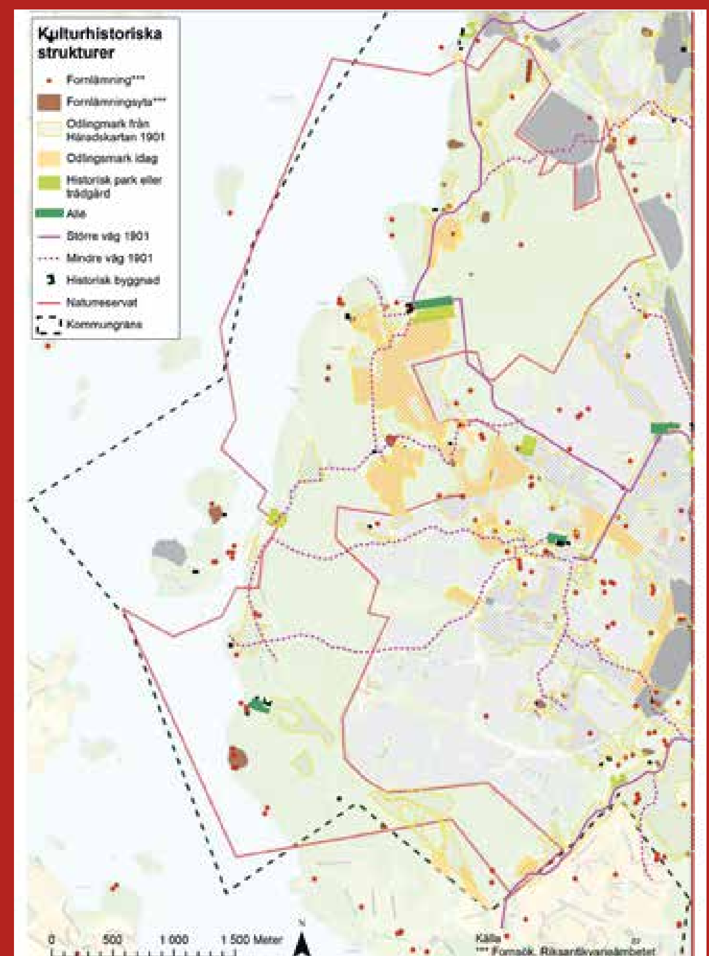
SWOT-verktygets inledande del, analysen av styrkor och svagheter, S och W, kan med fördel utföras som ett inventerande ingångsmaterial vid en bebyggelseplanering. SWOT-verktygets andra del, analysen av möjligheter och hot, O och T, är bedömningar om både önskade och hotande framtidsbilder och blir därför de facto också en del av skissarbetet.

SWOT-verktyget används med goda resultat inom planering såväl som inom system- och organisationsutveckling. Arbetsgången i en SWOT ger god transparens. Vid plansamråd kan medborgaren följa hur förslag framvuxit och avvägts. Genom gåturer*, referensgrupper* och programsamråd* kan medborgaren ge både input till och remissvar över framtagna förslag.

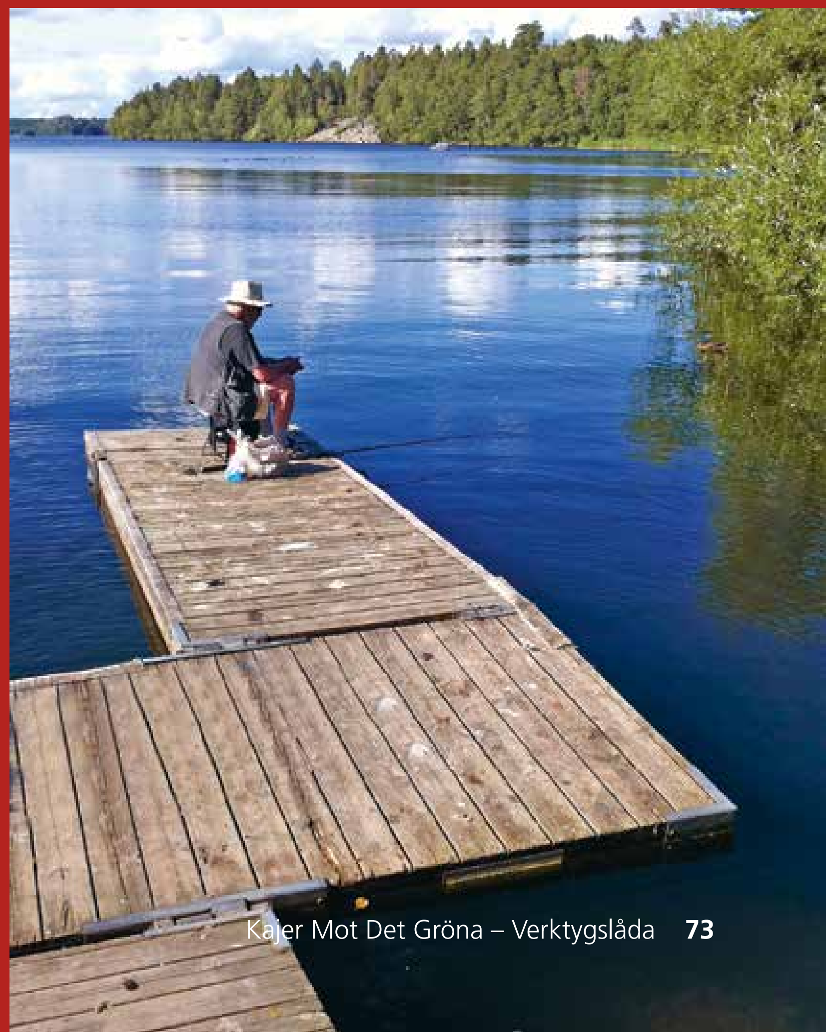
Därmed är SWOT också intressant som del i dialogprocesser. SWOT-verktyget har likheter med dialogverktyget STEP*, som har framtagits framför allt för att stärka medborgarens roll för både program och utformning. Den värderos* som ingår i dialogmetoden STEP visar med väredrosor före och efter ett tilltänkt bebyggelseåtgärd en graf som kan liknas vid SWOTens fyra delar. STEP-metoden har därtill verktygen stadstypsmatris* och rundabordsarbeten* för att medborgaren i vägning med andra medborgare, motståndare och intressenter ska kunna delta aktivt i framtagandet av vinn-vinn-mönster som speglar både vad vi vill och vad vi bör göra för att leva upp till en hållbar stadsutveckling.

SWOT-analyser har användning inom ett mycket brett spektrum av samhälleliga aktiviteter, organisationsutveckling, etc. De är viktiga och användbara också inom stadsplanering, men kan också rymma en benägenhet till den restriktionsplanering* som i denna Handbok beskrivs som ett bekymmer under verktygs-rubrikerna Attraktionsplanering* och STEP*.


Upplevelsevärden
N
375
750
1 500 Meter
Källa:


Kulturhistoriska strukturer
Fornlämning***
Fornlämningsyta***
Odlingsmark från Häradskartan 1901
Odlingsmark idag
Historisk park eller trädgård
Allé
Större väg 1901
Mindre väg 1901
Historisk byggnad
Naturreservat
Kommungräns
0
500
1 000
1 500 Meter
Källa
*** Fornsök, Riksantikvarieämbetet


Upplevelsevärden
N





**Den klassiska byn
med gårdstun mot vindlande gaturum
viljestarka dalkarlar stod emot skiftesreformen
men en stor del av vårt byarv försvann.**



**Några byar växte till
klassisk nordisk småstad / trästad
fortsatt med kvartersstun mot
vindlande gaturum.**



Foto: Tomas Lindberg

**Några växte vidare.
Trä byttes till till tegel, sten och puts
mot vindlande gaturum.
Viljestarka medborgare byggde vidare
in på och runt gårdstunen och upp i höjd.
- Så här var DNA-koden för våra stadsarv:
Medborgarburet,
vid gata, runt gårds- och kvarterstun.**

Verktyg 16

Förändring genom addition

- en ekologisk reaktion på argumentfloran för rivningar

Förändring via rivning och nybyggnad har varit legio genom århundradena. Ibland begripliga tilltag, för det mesta ett resultat av bränder, naturkatastrofer eller ren förslitning. Periodvis har omstarter varit mer brutala, de har orsakats av dynastier som velat utradera historien och börja från noll, i andra skeden av ideologier med samma pretention. Omstarterna har inneburit ofantligt mänskligt lidande, men för det mesta har katastroferna rymts inom ekosystemens tålighet. Den omstart av urbanismen som modernismen igångsatte har, parallellt med ett antal nyttor, också inneburit kolossala förstörelser av mänskliga bosättningar, men inte minst innebar den en bebyggelseimpuls som har visat sig ge en ohållbar belastning på ekosystemen.

Slutsats: vår slit-och-släng-epok måste vändas till en planering som både värnar arv och återbruk, och arbetar med ”förbättrande tillägg”, det som här också benämnts ”reparativa kompletteringar”*. Det betyder att bebyggelsetillägg i sig behöver vara hållbara och mer mångsidigt användbara över tid, men framför allt att tilläggen är bebyggelser som avkrävs göra nytta i ett större sammanhang, för sitt grannskap, sin stadsdel, för energiförsörjning, vattenhantering, etc. Se Värdeplanering*.

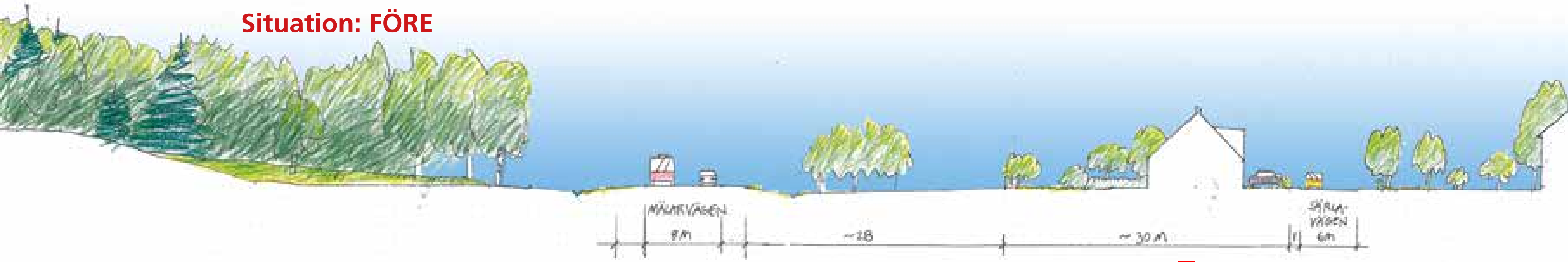
Verktyg 17

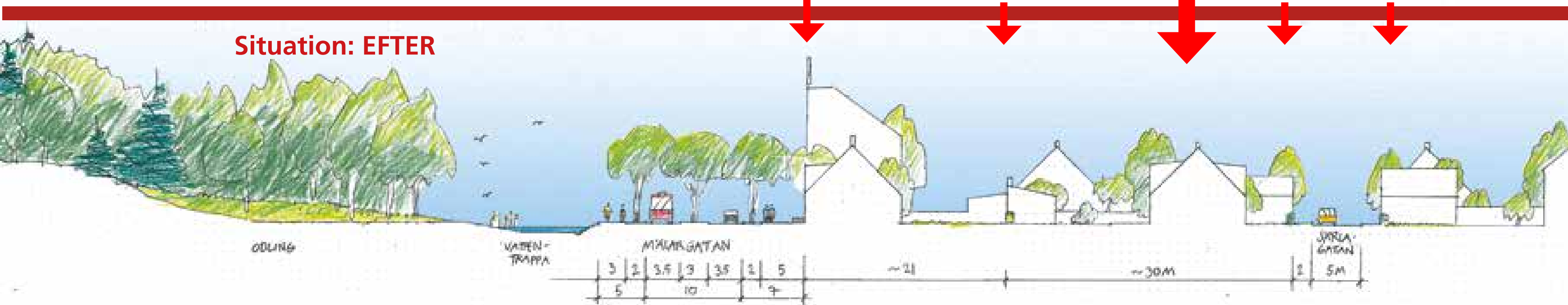
Prickmarks-skifte

- för mer byggrätt på egna tomten,
- i egen takt,
- ger gårdstun för mikroklimat & odling

Nästan all anrik stadsbebyggelse, i vårt land och över världen, har mönster av kringbyggda gårdstun. Man byggde fram mot passerande väg eller gata, och man byggde kompletterande hus kring gårdstun. Rygg i rygg med grannen.

Men något hände, en total omvälvning: en stor del av våra



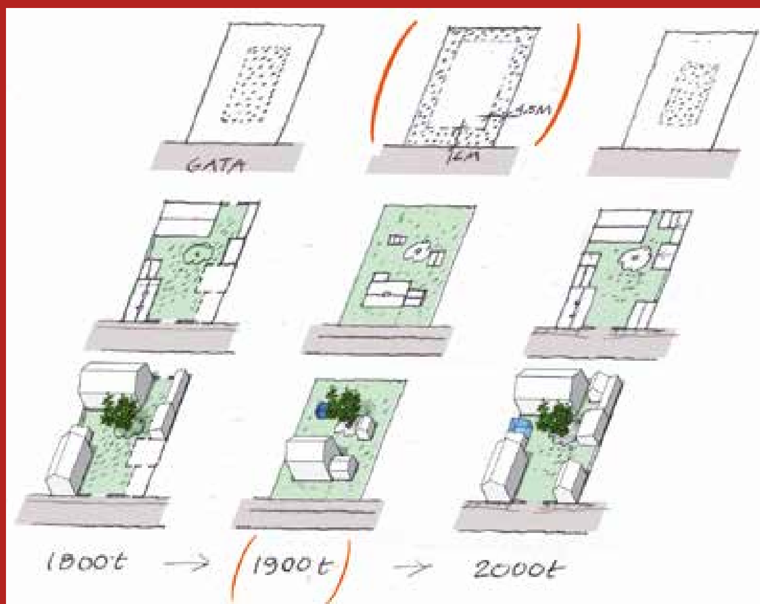


Prickmarks-skifte - i exemplet Jakobsberg villaägare erbjuds byggrätter ut mot lokala gatan och Mälarvägen - och mot grann-tomten där man är överens

Prickmarks-skifte - i gräns mot naturmark

- **villaägare erbjuds byggrätter ut mot en trevlig men också otrygg skogsväg och an mot granntomten där man är överens.**
- **mellanliggande mark erbjuds som kompletterande eller avstyckningsbar byggrätt**





...dags att sätta parentes kring 1900-talets prickmarks-praxis









förorts-bebyggelser har nu i stället sin form av den nya idé om "hus-i-park"* som ingick i de modernistiska manifesten om "den nya staden". Fördelarna tycktes vara flera: man fick ljus, luft och vacker natur. Och på köpet: ett recept mot de stadsbränder som plågat stadsbor under århundraden. Nackdelarna i form av stadsutspridning, sprawl, resebelastning och bilberoende var i början små. Nackdelar i form av förlorade gårdstun, gaturum, torgrum och parkrum betraktdes i förstone inte som problematiska. Inte heller den mängd ytor som mest var glipor för bullerzoner eller reserver för expansion.

Men med tiden har vi börjat sakna den där anrika pusselbiten: ägan med hus runt gårdstun. Den pusselbiten hade de facto blivit förbjuden, när det i stort sett generellt infördes regler om prickmark, alltså icke-bebyggbar mark, 6m mot gata för biluppställning och 4,5m mot granntomten, dvs hälften av de 9m, som var tidens brandmått.

I denna Handbok illustreras den potential till komplettering som uppstår om vi gör en parentes av den nedärvda prickmarkspraxisen. Eller t o m gör ett prickmarks-skifte, dvs vänder ut och in på prickmarkemönstret och främjar byggande runt tun; i första hand mot gata, och sen runt tomtsidor där man är överens med grannen.

Fördelarna är många. Ett prickmarksskifte innebär radikalt ökade byggrätter – som tomtägaren må nyttja i den takt som tomtägaren själv väljer. Plats för generationsboende* ökar, likaså för verksamheter och service ut mot trottoar. De gårdstun som uppstår ger mikroklimat som förlänger säsongen för utevistelse och odling.

Ett prickmarksskifte* kan genomföras i merdelen av vår förortsbygd. 9m-måttet kom till före gipsskivans ankomst, backning ut i gata förekommer i alla klassiska stadsmuljöer och kan numera hanteras med inte bara speglar och smarta ultraljudssensorer, utan också genom de sänkta hastigheter som behövs av många andra skäl.

Attefallsreglerna gav ett första steg: de har inom 4,5m-måttet öppnat för byggande av 25 kvm rygg-i-rygg där man är överens med grannarna.

Byggande mot gata, liksom ett prickmarks-skifte med ytterligare utökade byggrätter och mix av funktioner, förutsät-

Kulturhistoriska skäl talar för att vissa bebyggelser bör undantas. Men den viktiga aspekten är att ett prickmarks-skifte ger tomtägare och bostadsrättföreningar åtkomst till den mekanism för gradvis växt som kännetecknar utseendet på det mesta av klassiskt stadsbygd: en medborgarburen stadstillväxt, med många fler aktörer, fler lynnen och kynnen, fler initiativ.



"Skiftesreformerna behöver en ny skiftesreform".
Jaime Montes, Arken Arkitekter







Prickmarks-skifte vid ett flerfamiljshusområde

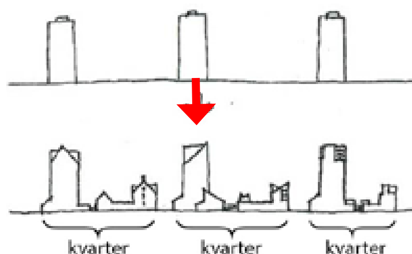
- Ny bebyggelse i form av nya byggrätter för resp trapphusenhet

- Ut mot gata och som torn på respektive trapphusenhet i samband med tilläggsisolering

- I den takt de själva väljer

- Syfte: incitament till både bättre energivärden individualisering lokaler för service gaturum, stadsrum breddat bostadsutbud

Omdaning av miljonprogramsområde under mottot - 3% / + 20% i Hellersdorf, östra Berlin - den röda pilen visar hur inre komplettering ändrar stadsdelens position i attraktivitetsdiagrammet nedan



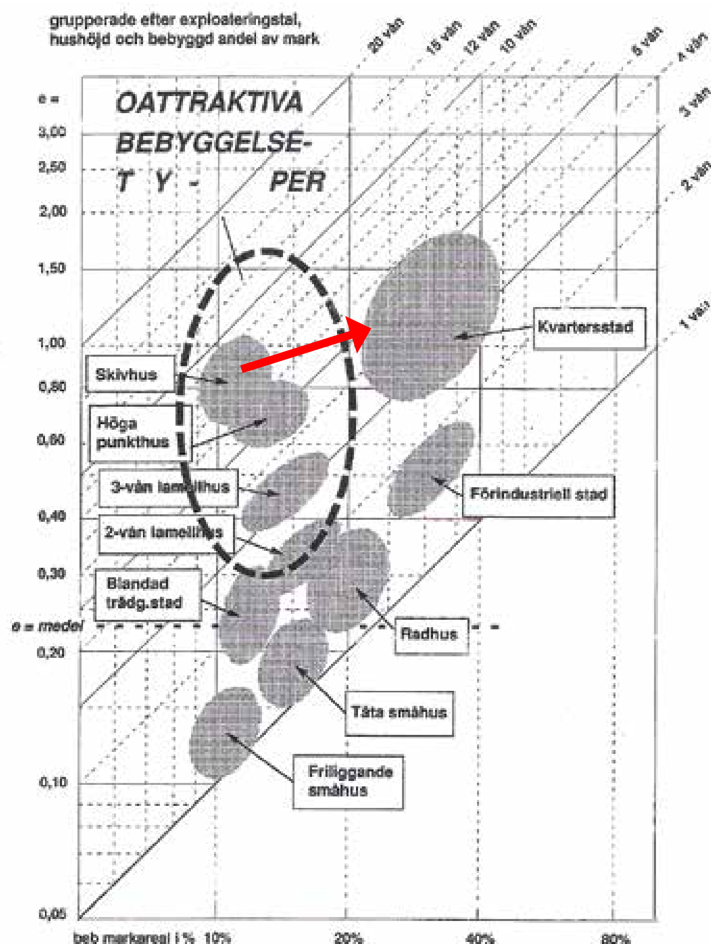
Verktyg 18

Värdeplanering

– att kräva att nya bebyggelser gör nyttor för sin omgivning

Värdeplanering innebär att varje byggprojekt avkrävs skapa nya värden för omgivningen, värden utöver sin primära funktion. Ny bebyggelse i form av bostäder eller kontor kan t ex försköna en sida av ett torg, skärma buller och störningar, öka tillgänglighet och trygghet, förbättra mix av bostadstyper och upplåtelseformer, stärka kollektivtrafikens och den lokala servicens konkurrenskraft, skapa nya sociala och ekologiska samband och överbrygga barriärer i stadslandskapet. Värdeplaneringens utgångspunkt är strategin om ”reparativa kompletteringar”*, dvs att premiera val av tomter och bebyggelsetyper som på ett antal sätt bidrar till att åtgärda lokala brister och problem. Det minskar polariseringen och ökar förståelse och acceptans för nya bebyggelseförslag. Värderosen* är ett bra visuellt medel att åskådliggöra de nyttor en intressent vill anföra för att få acceptans för ett förslag, och ett minnesstöd för att förstå den bredd av influenser som varje tillägg i våra städer och byar utgör.

Slutsats: Genom i god tid öppna dialoger om stadens eller stadsdelens framtidsbilder, med fördel regelbundet omprövade, inbjuds medborgarna använda sin kreativitet till att addera mångfald till stadens fysiska utformning – snarare än i att hänvisas skriva samrådsskrivelser över förslag där det mesta brukar vara så låst att den som har invändningar eller alternativa tankar mest betraktas som en som ställer till besvär, förseningar eller kostnader.



Johan Rådbergs diagram över stadstypers täthet i termer av procent bebyggd yta, genomsnittliga våningsantal och exploateringstal - en effektiv illustration över den klassiska stadsvävens effektivitet

Verktyg 19

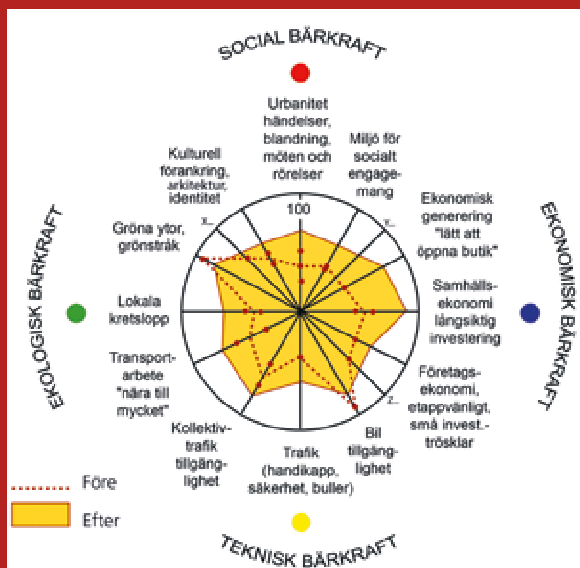
Reparativa kompletteringar

- fokus på ofullständigheter
- att göra tillägg som gör nyttor för sin stadsdel



”Vi behöver bygga, vi kommer att bygga och vi bygger. Frågan är hur och var det innebär nyttor, utöver tak över huvudet på dem som flyttar in”
Emma Jonsteg, Utopia arkitekter AB

En stor del av våra förorter är charmiga, men utgör, genom ensartade innehåll, trafikstruktur och sviktande service, ändå inte hållbara stadsdelar. Det genereras ofta allt mindre service och stadsliv, men allt mer biltrafik. Stadsdelarna är därför ofta



Värderosen fungerar bra också som "protokoll" vid värdeplanering.







Prickmarks-skifte i Jakobsberg vid ett villaområdes periferi.
Ny bebyggelse, dels i form av nya byggrätter inom resp tomt, dels som ny "kaj mot det gröna" kraftledningsgata omvandlas till boulevard med ny busslinje.
Tipp omvandlas till naturmark.
Odling längs "kajen".



Prickmarks-skifte innebär effektivt markutnyttjande också i låg skala, bättre mikroklimat för uteliv och odling, klassiska gaturum, flergenerationsboende, inflikade verksamheter och ett frisläppande av den "stadens DNA" som format årtusenden av stadsväxt.



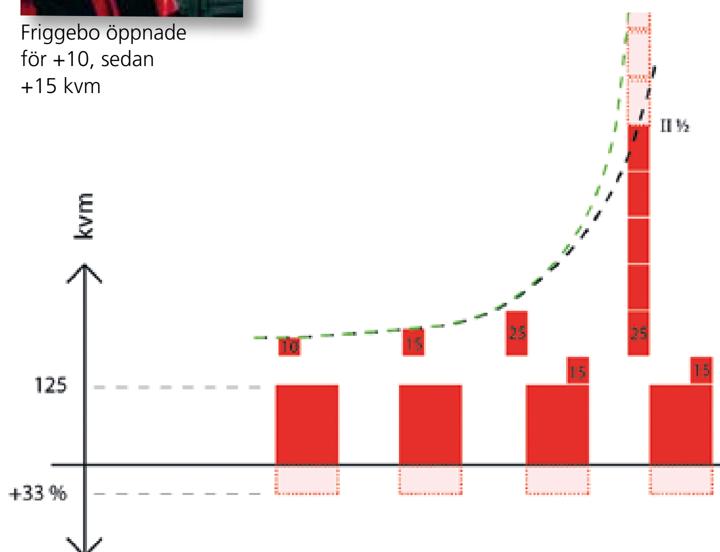
Prickmarks-skifte frisläpper en "stadsväxtens DNA"
Torbjörn Einarsson, Arken Arkitekter AB



Friggebo öppnade för +10, sedan +15 kvm



Attefall öppnade för +25 +15 kvm



Erbjuden byggrätt på 10, 15 och 25 kvm gav mycket debatt. I denna handbok drivs tesen att ett prickmarks-skifte skulle innebära mångfalt mer kvm - och framförallt ett skifte till ett mer hållbart stadsbyggande.

primärt i behov av två strategier: inre reparativa kompletteringar* och justeringar i gatunät* och reskvot*.

Människor med olika lynnen vill leva på olika sätt, i olika stadstyper. Som utsaga är detta självklart, som praxis är det också eftersträvansvärt, så länge man lägger vikt vid att de olika livsstilarna inte ansamlas eller zoneras till stora ensartade och segregerande enklaver.

Stadsliv förutsätter blandning av både funktioner, kynnen och lynnen. Ett verktyg för detta, det viktiga verktyg som denna handbok vill poängtera, är just "reparativa komplementeringar" med betoning på mix i den bredd av avseenden som värderosen illustrerar. Den amerikanska vågen av mosaikplanering* ger en klargörande vink: människor vill i sina boval välja livsstil, men man vill också ha blandning. Äldre vill ha också andra än äldre runt sig. Uppväxande barn mår bra av se olika livsyttringar, se människor i arbete, ha en äldre att ställa en fråga till.

Slutsats: en bukett av bebyggelsetyper* och olika tätheter* kan ge en sammantaget mycket god hållbarhet. Det betyder dock att lika mycket som att begreppet förtätning* ofta leder tankar vilse, är begreppet komplettering* av bebyggelsetyper nästan alltid det som bör sättas i fokus vid den reparativa fas som våra icke-hållbara städer och stadsdelar är i behov av. Bra stadsbygd finns i olika skalor, i olika tätheter, och professionell planering har att klara av hållbarhet i både storstad och småstad.

Täthet* i sig korrelerar mycket lite med hållbarhet – och korrelerar också rätt illa med hur medborgare vill fylka sig. Tvärtom: förtätningsprojekt leder mycket ofta till motstånd. Förespeglingar om bättre service genom förtätning har ofta visat sig inte stämma.

Begreppet komplettering är inte bara mer pedagogiskt. Komplettering*, eller komplementering*, sätter fokus på kvalitetsfrågor, på att det kan vara saker som fattas, och att en strategi för komplementering gör förändringar till en angelägenhet för en bredd av de kringboende.

För komplettering inom tomter: se vidare under verktyget Prickmarks-skifte*,

För komplettering mellan bebyggelsegrupper: se vidare under verktyget Värdeplanering*



Slutsats: För att denna "inte uppenbara, men ändå nödvändiga omdaning" ska vara möjlig måste det ske medborgarstyrt.
Gunnar Jutelius, Arken Arkitekter

Källa: Enkelhus

Bygge runt gårdstun rymmer många fördelar - mikroklimat som ger längre utesäsong, betingelser för odling, en privat sfär också på tomten.





Chanserna att åstadkomma detta ökar om man kan bygga rygg-i-rygg, eller formar sin komplettering så att ”mitt förråds baksida blir grannens framsida”. T ex en vägg för spaljéer, verktygshäng, arbetsbänk, solvägg, etc



Verktyg 20

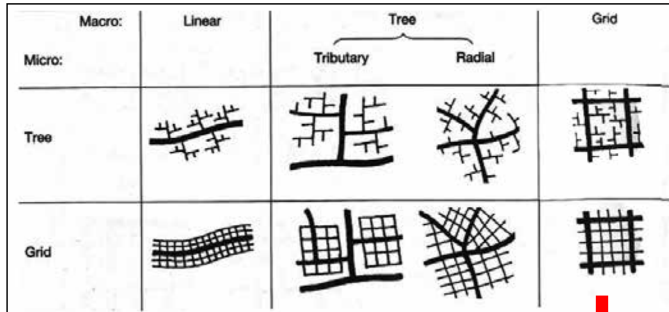
Gatuväv

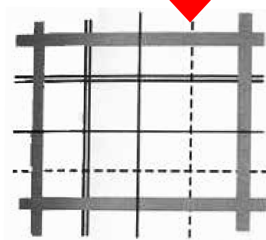
- om att forma spaljé, och dra slutsatser av hur stadslivet växer
- en grannlaga justering mot öppnande gatuväv & länkningar mellan enklaver



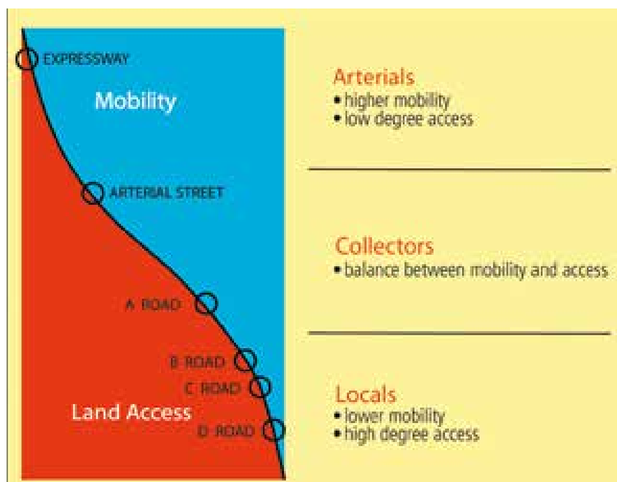
Våra städers utkanter plågas ofta av ett uppbrutet och trasigt nät av gator och stigar. Människor upplever att det är närmare till målet i en väv av gator.
Christer Ljungberg, Trivector

Ill: Streets and patterns by Steve Marshall



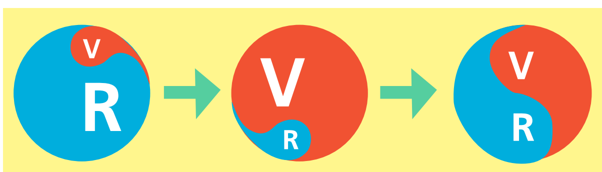


Ett knippe olikstora gator som korsar ett andra knippe olikstora gator ger väldigt snabbt en intressant fördelning av olikartade kvalitéer i de kvarter som uppstår



Gatutypers olika trafikala uppgift - enligt amerikaska vägverket FHWA, 1992. intressant, men den tar inte upp gatulivets attribut.

Arken Arkitekter AB



R och V, ytorna för rörelse och vistelse kan ses som ett stadens yin och yang. De betingar varandra. Efter en epok där framkomlighet för bilar överdrevs, har vi också sett en period där trafikfrihet överdrivits - vi behöver både-och - ett gaturummets yin & yang för rörelsens och vistelsens attribut

Knippen av olikstora gator som korsar andra knippen olikstora gator ger väldigt snabbt en intressant fördelning av olikartade kvalitéer i de kvarter som uppstår: lugna kvarter, mer trafiknära brusande kvarter, kvarter med en aktiv och en lugn sida, etc.

Stephen Marshall* har på ett pedagogiskt sätt åskådliggjort hur trafikens flöden kan fördelas och hur hastigheter och körbeteende kan påverkas. Arken Arkitekter har utvecklat en besläktad 26-gradig åtgärdstrappa* för hur en stadsväv och trafikflöden kan både struktureras och sen modifieras över tid utifrån förändringar av färdmedel och värderingar.

Trafikverkets handbok TRAST*, Trafik för en Attraktiv Stad, har ett inledande kapitel med samma innebörd som denna handbok: dvs börja med att fastlägga vad det är för slags stad eller stadsdel som medborgarna vill ha – utgå sen från de stadstypernas morfologi av gatuväv och kvartersväv i den följande planeringen. Varje stadstyp har sin väv-logik.

Begreppet gatuväv* implicerar just en väv där olikstora gator möter olikstora gator – och dessutom poängen med att olika trafikslag och rörelsemönster möter varandra.

Efter ett halvsekel av allt mer långtgående separering av trafikslagen, har argumenten för en mix av transportsätt vunnit terräng. Tankesprånget till mer mix har varit kontroversiellt, men numer finns en provkarta på lyckade pilotfall, under beteckningar som shared space*, miljöprioriterade genomfart*, woonerf*, mm.

Kruxet för att åstadkomma olika varianter av dessa ”shared spaces” ligger i de hastigheter som väljs. Lägre hastigheter har inte bara dramatiskt sänkt dödstal och skadeeffekter. Lägre hastigheter gör det mindre nödvändigt att stänga av genomfarter, och bebyggelse behöver inte på samma sätt gömmas bakom de bullerplank* och skyddszoner som allvarligt minskat mängden byggbara ytor. När trafikleder blir stadsgator, går det att åstadkomma nättare gaturum som ger både mer byggbarheter och bättre betingelser för gatuliv. Det kan ske genom att beakta det som i både stora och små gator är gaturummens yin och yang: rörelsens och vistelsens attribut, det vill säga

SILNING I GATUNÄT

Åtgärdstrappa

Först några punkter vid planeringen:

1 gatusektioner som svarar mot önskvärd användning
2 fördelning på flera stråk, gatunät
3 krökta gaturum
4 förskjutningar medelst trevägskors
5 trädgrupperingar som framhäver sekvenser av gaturum i stället för längsgående alléer som framhäver de långa linjerna
6 skyltning mot tung genomfartstrafik
7 rondeller
8 avsmalningar av köryta vid övergångsställen

I beredskap kan sedan finnas:

9 avsmalning av körytans del i gaturummet
10 avsmalning av köryta med refug
11 uppdelning av köryta med längsgående mittsträng
12 byte av ytmaterial vid torg och primära gc-passager
13 Sidoförskjutningar av köryta inom gaturum, med träd eller konst i fonden
14 förhöjt gatuplan i samband med övergångsställen
15 förhöjt gatuplan för lägre prioriterad gata
16 enkel- eller dubbelsidiga avsmalningar i samband med hållplatser
17 signalreglering av strategiska korsningar
18 minirondeller
19 avsmalning inklusive signalreglering (skyttelsignal)
20 begränsning av användning, t ex till bussgata
21 gupp - inte så trevligt eller behagligt…
22 bom under rusningstrafiktid
23 öppethållning bara under vissa tider som för lastning och lossning på förmiddagar
24 avstängning under viss tid för att ändra körvanor
25 avstängning under t ex turistsäsong
26 avstängning

En repertoar av gatubredder är "punkt 1" i en lång lista av vår föreslagna trafikstrategi. Den duktige planeraren gissar att det behövs ytterligare 7 åtgärder för att få önskat trafikmönster. Den vise planeraren har sen femton-tjugo punkter i beredskap för den "street management" som föränderlig trafik alltid ger behov av. Punkt 26, "avstängning", behövs bara sällan, och bör undvikas. Det är av vikt att silningen upprätthålls om stadsdelen ska generera det stadsliv och de kommersiella betingelser som stadsstrategin syftar till.



BOULEVARDER

Dessa gator har en mitt med plats för träd mm. I entréboulevarden kan de stora tallarna sparas. Grindstugan kan ombyggd liggs kvar här i boulevardens mitt och även förses med några gäst-parkeringar. Med träd både i mitten och på sidotrottoarerna kan man skapa lövtak så att boulevarden delas in i sekvenser av olika rum av tätt och öppet. Körbanorna på ömse sidor är enkelriktade i skilda körriktningar samt försedda med parkeringsfickor mot yttre trottoarerna. Gatutypen används där näringsverksamhet kan förväntas. Den gröna ytan i mitten kan varieras i bredd för att klara befintliga träd.



UPPSAMLINGSGATA

Träd är planterade på ömse sidor av den 6-6,5-7 meter breda körbanan. Innanför träden ligger gång- och cykelbanor eller ibland enbart en trottoar. Gång- och cykeltrafiken är dock separerad. Trädraden avbryts i vissa fall av parkeringsfickor. Vid enkelriktad uppsamlingsgata används 4-5,5 meter körbanebredd beroende av om stoppförbud införs eller om parkerings- eller lastfickor byggs ut.



LOKALGATA

Lokalgatornas gaturum varierar mellan 8-12 meter beroende på behoven. Vissa gator har trottoar på båda sidorna andra på endast en sida. Detsamma gäller träden. Körbanans bredd varierar mellan 4,3-5,5 meter, beroende på trafikmängden, kvarterets längd och bebyggelsens innehåll. (I enstaka fall även 6 meter). Vid 4,2 meter är det som mest cirka 250 fordonsrörelser/dygn, korta gator med sikt mellan ändpunkterna, inga arbetsplatser och parkeringsförbud.



GRÄND 6 METER

En smal gata med en 3,5 meter körbana och trottoar på ömse sidor. Den ingår inte i det allmänna gatunätet.



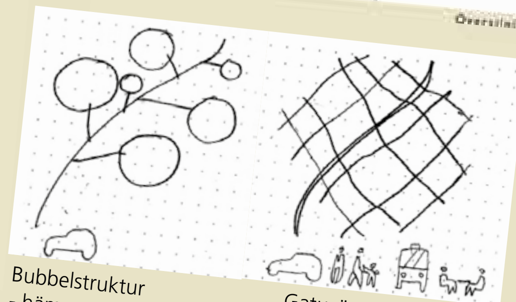
GRÄND 4 METER

En gränd där allt blandas, bilar, gående och cyklister. Med den smala bredden, ytbehandling och möblering med pollare och träd kan fordonens hastighet hållas låg. Den ingår inte i det allmänna gatunätet.



Översilning

Översilning eller "filtrering" - främjar stadsliv

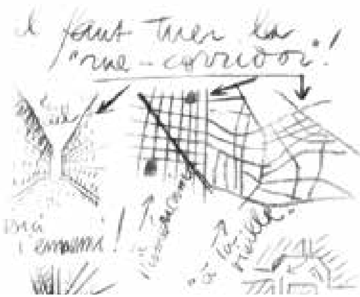


Bubbelstruktur - hämmar stadsliv

Gatuväv - främjar stadsliv

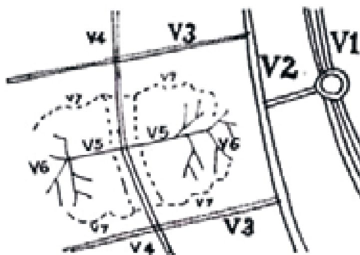
Åtgärdstrappan
För önskad fördelning av trafikmängder och trafikbeteende, filtrering och silning mm i sammandrag.
Arken Arkitekter AB

Le Corbusier & modernisterna ville "ta död på korridorgatan" och gatuväven – deras idé med enklaver och deras 7v, en hierarki med vägar i sju hastighetsklasser, har dock inte fallit väl ut...



Eftersom verksamheter närs av flöden dör stadslivet inne i enklaverna medan handel etc flyttar ut till nivån v3 och v2.

Det man kanske inte ante då.
Det vet vi nu.
Det är dags av väva gatuväv lokalt!



Bilparadoxen:
Om man stänger av trafik, dör den lokala servicen och tvingar fram en mängd ny trafik.
Krister Sernbo, ekolog



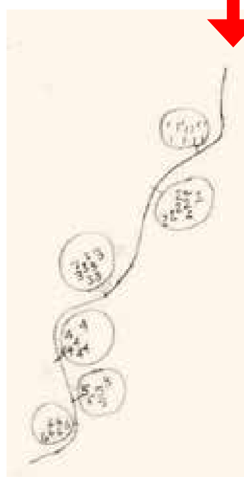
Segregering
- bra eller dåligt?

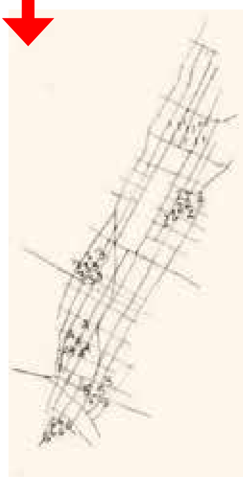
bilden vill visa att det i mycket beror på stads-planen

- Enklaver hämmar utbyte och skapar "vi och dom"

- Gatuväv o kvartersväv främjar utbyte och underlättar förskjutningar över tid







betingelser för att både röra sig och stanna till och slå sig ner. Jfr åtgärdstrappan*.

Sammankopplande nät av gator och stråk

En sammanhängande väv av gator, gångvägar och cykelvägar är avgörande också för möjligheterna att göra kajstråken och dess innanförliggande stadsdel levande. Det är väven som är grunden i tillgängligheten*. Med en bra väv blir gränssnittet mot det gröna lättare att hitta och vi upplever det som att det blir närmre till aktiviteter, service, utflyktspunkter, hållplatser och annat.

Bubbelstaden behöver "gatuväv som samlar - inte skiljer"

Med en bra väv kan vi också lättare känna oss välkomna, eftersom stadsdelarna blir mer länkade och mer till "stadsdelar i vår stad". Fenomenet är intressant att beakta när man vill mota de tendenser till *olycklig segregering* som plågar stora delar av vår stadsbygd. Handbokens verktyg är även här strategin med bättre vävning*, för även om verktyget mix* är viktigt, har städerna också glädje av den typ av *godartade segregationer* som ett "chinatown" eller ett "Little Italy" representerar.

Slutsats: Segregation i en integrerande stadsväv kan hanteras, inte minst för att gränserna är mer öppna för justeringar, och för att gatuväven stödjer utbyten: "man gör, som amerikanarna säger, lätt en detour för att köpa ittaiensk skinka på vägen hem". Tendenser till förfrämligande "vi och dom" uppstår inte på samma sätt som i bubbelstadens enklaver. Jfr bildparet integration/segregation*.

Spelbarheten viktig att hålla öppen

I en rik stadsväv är det lätt att inte bara anordna och modifiera en effektiv kollektivtrafik, en väv gör det också lättare att hålla ner gatumåtten eftersom man vid tillfälliga stopp kan ta alternativa färdvägar. En gatuväv ger också möjligheter att över tid modifiera den fördelning av trafikmängder och körbeteenden man i en början inte kunde förutse. Möjligheterna att etablera olika typer av kommersiell service, som caféer, restauranger, butiker mm anförs mycket riktigt som praktiska argument, men det är nog så viktigt att beakta att det är själva nätet som genererar alla de där etableringarna och överraskningarna som ingen tänkt på. Det är med väven av gator, kvarter och ägor vi ger spelplan till dem som kommer efter oss. Se silning*.

För att göra kajen till en angelägenhet för människor i de inre delarna av stadsdelan, behöver befintliga barriärer beaktas; det gäller både stora vägar och stängslade industrizoner. Medlen är både rikare väv och sänkta hastigheter. En integrerad gång- och biltrafik skapar också trygghet under dygnets mörka timmar.


Komplettering av
gatuväv i rött
och hållplatser i form
av hållplatstorg
gärna ut mot
"kajen mot det gröna"

Verktyg 21

Kvartersväv

– olikstora och olikartade kvarter genererar pluralism

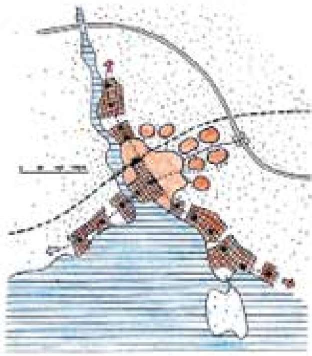
En väv av olikstora kvarter med olika innehåll och skiftande karaktärer är inte bara en visuell kvalité utan också ett stöd för den pluralism som gör bebyggelse till stad. Pluralism, överraskningar, oanade möten, många aktörer och föränderbarhet; allt det där är nödvändigt för att det eftertraktade begreppet stadsliv ska genereras.

Genuint stadsliv har visat sig både svårt att åstadkomma och svårt att bibehålla. Den här Handboken lyfter fram kvarters-väv* vid sidan av gatuväv* och ägoväv* som tre centrala verktyg för att uppnå genuint stadsliv. Stadsmorfologen Anne Vernez Moudon* har övertygande visat att så länge städerna upprätthöll de där tre elementen i sin stadsväv hade de en robust kraft att generera stadsliv genom århundranden med växt, stadsbränder, återuppbyggnader, krig, återuppbyggnader, nya bränder. Efter stora katastrofer återkom städerna och stadslivet förvånansvärt snabbt. Parter och ägare skrapade ur askan fram gränserna för ägor och stråk, alla visste var de skulle hugga i.

Och omvänt: när idéer om stordrift bröt igenom dog stadslivet. Ett kvarter som hade innehållit ett dussintal ägor kunde bli ett varuhus med en entrésida och tre baksidor. I Stockholms klarakvarter slogs 39 kvarter samman till ett kv Beridarbanegatan – en stadsdel som hade präglats av epoker av hus och hundratals ägor med hundratals ägarlynnen revs och blev ett byggärende för ett kommunalråd och några tjänstemän i en planeringsberedning. Stadslivet dog. Och har inte återuppstått, annat än som kommers för märkeskedjor.

Föreställningar om stordriftsfördelar, mer rationella enheter, större och snabbare trafikflöden låg bakom förändringarna.

Argument kring stordriftsfördelar, rationella serier, ”economy of scale” var starka då, och lockar fortfarande. Men med nästa steg i den logiken hamnar nu storskalig handel utanför städerna, medan varuhusen i stadskärnorna tenderar att divisionaliseras till en mix av olika ägare för olika butiker. Monolitiska kvarter får baksidor berikade med ”pocket shops”. Insikter om blandning och kluster drar således åt lite olika håll, men den urbanistiska erfarenheten är entydig: den stadens DNA som Anne Vernez Moudon påvisade är ett DNA för stadsliv, som bör och kan regenereras.



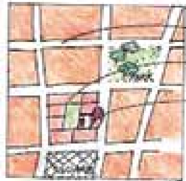


Bra form och morfologi enligt stadsmorfologen Anne Vernez-Moudon: Stad-stadsdel-kvarter-tomt-hus-mark.

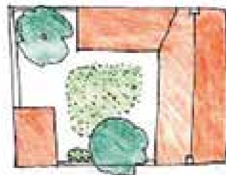
Annorlunda utrryckt: en stadsvävens DNA: kvartersväv, gatuväv och ägoväv.



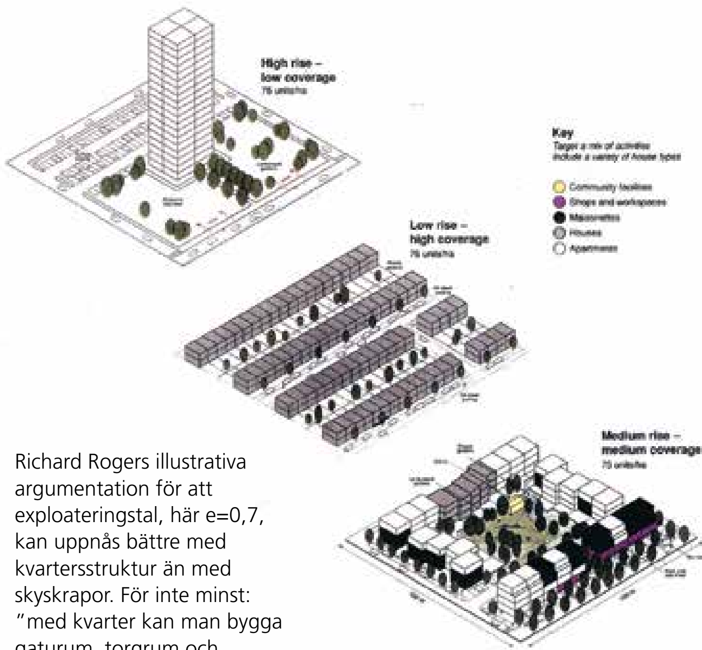
Kvartersväv



Gatuväv



Ägoväv.

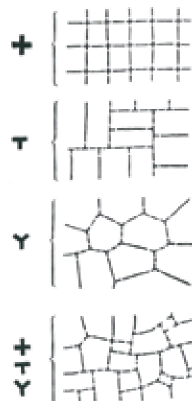


Richard Rogers illustrativa argumentation för att exploateringstal, här e=0,7, kan uppnås bättre med kvartersstruktur än med skyskrapor. För inte minst: ”med kvarter kan man bygga gaturum, torgrum och parkrum”.

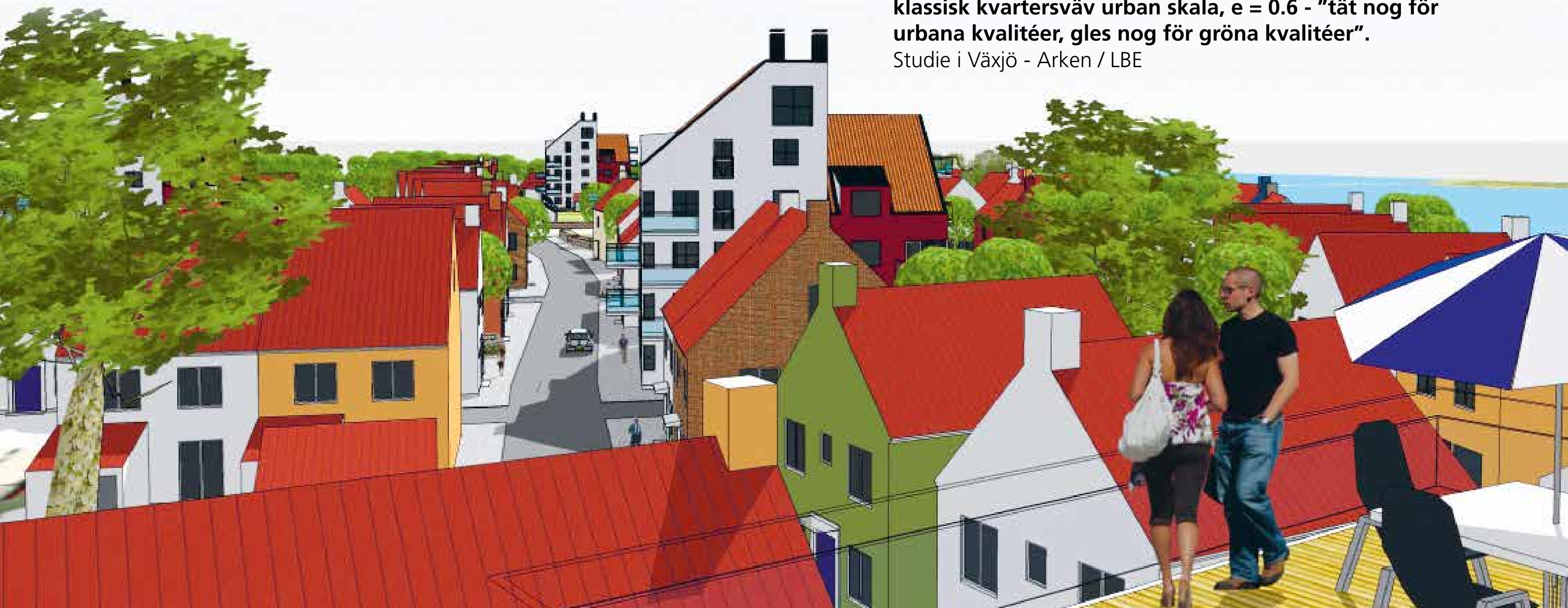
Den zonerade förortsbygden är i behov av en period av gatuvävande. Arbetet är grannlaga, men kommer att ge stor effekt på betingelserna för stadsliv. Stora mängder barriär- ochbullerzonsmark kommer att bli byggbara. Nyckelfaktorer är finmaskigare gatuväv, lägre hastigheter och nättare mått.



Malin Gibrand, Trivector Traffic AB



Matris av gatuvävar enligt L Krier.



Skalval: Redan vid skalor kring snitt 2,5 våningar ger klassisk kvartersväv urban skala, e = 0.6 - ”tät nog för urbana kvalitéer, gles nog för gröna kvalitéer”.
Studie i Växjö - Arken / LBE



Verktyg 22

Ägoväv* tuttifruttiplaner*

- det är blandningen som ger synergier för stadsliv

Ett rikt, omväxlande och överraskande stadsliv förutsätter många aktörer. Stadsplaneringens bidrag är planer med plats för olikstora aktörer, små investeringströsklar och möjligheter att skifta innehåll över tid.

Både stadsmorfologen Anne Vernez-Moudon* och Jane Jacobs har övertygande visat hur en finmaskig ägoväv ger just detta. En väv av ägor inom kvarteren hade varit stadsbyggandets praxis i århundraden när modernismen ville förgrova både den väven och överge väven av gator och kvarter. Stordriftsfördelar var det som användes som argument. Stordriftsfördelar ur byggproduktionens ekonomiska perspektiv visade det sig – inte utifrån den genererade lokala ekonomins perspektiv. Den lokala ekonomin och servicen visade sig ha svårt att överleva i bubbelstrukturen.

Nytt företagande startar i liten skala, men mår bra av stadens flöden och generativa mix. Nystarter i kiseldalens garage var en vacker metafor, men fenomenet med avknoppningar i Kista som flyttar sin verksamhet till innerstaden är en tydligare indikator på vad den nye företagaren behöver som kreativ miljö, förutom charmen av "nära mellan knog och krog". Läs mer under verktyget Underlag*.

Slutsats: Markanvisa mer småskaligt. Avsätt som regel en procentdel av bottenvåningar vid viktiga stråk och torg för verksamheter och service.
Samverka med stora aktörer för att retroaktivt åstadkomma mer av "pocket-shops" i både de privata och offentliga bestånden.



Klas Tham - Bo01

Tuttifruttiplan - på bomässor fördelas markanvisningar småskaligt för att alla sorters byggherrar och byggbolag ska kunna vara med - *en strategi som borde gälla alla planer!*
Verktyget säkrar både flexibilitet och charmigare resultat



Tham, inför en kritisk undran om inte Bo01's romantiska småskaliga plan var nostalgisk och "medeltida": "Vadå medeltida, kvartersväv och gatuväv är mycket äldre än så!" Klas Tham, prof em LTH, ansvarig arkitekt för Bo01, en av grundarna till Arken Arkitekter AB, före det i Ralph Erskines Arkitektkontor AB

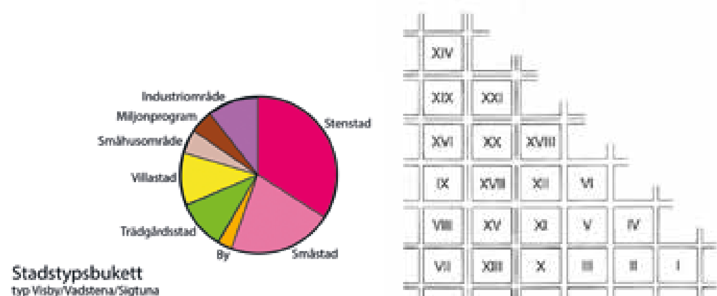


ill - Gunnar Jutelius ARKEN Arkitekter AB

ill - Leon Krier



Leon Kriers metafor påminde om att vi bör se alla byggen som del av stadens väv, som "en bit stad"



Stadstypsbuketter gör oss varse vad vi behöver komplettera med

En smart gatuväv med olikartade gator ger oss kvarter med olikartade betingelser

Är Er skissade stadsplan bra nog?

Kolla med "de tre magnetismernas test":
- Lockar planen boende?
- Lockar planen någon som vill placera sin verksamhet?
- Lockar planen någon att öppna en butik, ett café etc?

...om inte, rita om planen!





Ill: G Jutelius, Arken - fritt efter Magritte & Ebenezer Howard's klassiska magnet om trädgårdsstaden

Verktyg 23

Mix

- skala, skala - blandning, blandning!
- de tre magnetismerna* som kriterium för ett livfullt stadsmönster

Från en helikopter är alla våra städer blandade. I marknivå uppfattar en medelålders bilist också våra moderna städer som blandade och tillgängliga. För den billöse äldre eller tonåringen ter det sig ofta helt annorlunda. Bilistens höga tillgänglighet kan verka fantastisk, men den har tyvärr också haft till följd att servicens aktörer har tyckt sig kunna minska sina service-ställen till allt glesare mönster. Detta sker tyvärr till priset av stora mängder förflyttning och belastning av ekosystemen. Och dessvärre: för de mest skyddsvärda, barn och äldre, blir stadsbygden allt mindre blandad och mindre tillgänglig.

Ambitiösa ansträngningar att öka tillgängligheten för dem som nyttjar eller behöver nyttja kollektivtrafik, gångstråk och cyklar är lovvärda. Och de ansträngningarna behöver fortsätta. Men, det finns ett allvarligt men. När spårvagnssystem blir snabbspårvägar i separerade stråk, när gc-stråk* delas upp med vita linjer eller i separata snabba stråk, då är man inne i den galopperande bilstadens logik av högre hastigheter och allt mer utspridda servicenät där servicen både i privat och publik sektor utgår från ett bilsynt perspektiv.

Ur hållbarhetssynpunkt är den här utglesningens* spiral inte rimlig. Förlorare är inte bara ekosystemen utan också alla de som inte förmår hänga med i de allt mer storskaliga trafiksystemen, liksom alla de, alla vi, som vill glädja oss över den goda klassiska stadens mix av utbud och händelser. Förändringar mot storskalighet har pågått länge och kan synas svåra att åtgärda, men just därför kräver denna ödesfråga en medvetenhet om fenomenets allvar och om vilka verksamma verktyg som står till buds, dels generellt, dels inom den fysiska planeringen.

Den här handboken anvisar verktyg som visar vad den fysiska planeringen kan bidra med. Ett primärt verktyg är mix*: blandning, blandning, blandning*. Planerare och politiker kan styra mot mer blandning av funktioner och bebyggelsetyper. Det kan ske genom en öppnare gatuväv och en aktiv fas av reparativa kompletteringar. Se mer under rubrikerna kvartersväv*, gatuväv* och ägoväv*.

Ett av denna handboks verktyg för bättre mix är som framgått att just göra den servicefattiga förorten mer mixad och livfull

Ur Säljbroschyr för nya stormarknaden i Gränby utanför Uppsala



Ännu ett köpcentrum... - ett omdebatterat ämne, och en del av den zonplanering genererad av förbifarter där vare sig Trafikverket eller en tämligen enig planerarkår lyckats argumentera för mer urbana hållbara alternativ.



Tyresö strandtorg
- ett försök till lokalt centrum för ny trädgårdsstad
- i skuggan av Tyresö stora centrumanläggning



HSB, Arken Arkitekter AB

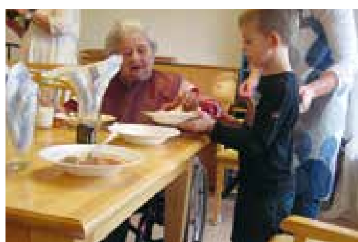


Foto - Aslaug Sikveland Haugen



Foto: Radovan Stoklasa





genom att med kaj-verktyget göra baksidor till framsidor. Bryn har bryneffekter. Här, längs stadsbrynets kajer, liksom i det som är alla goda planers kännetecken, finns "de tre magnetismerna"*: vilja bo, vilja ha sin firma och vilja öppna upp för service av olika slag.

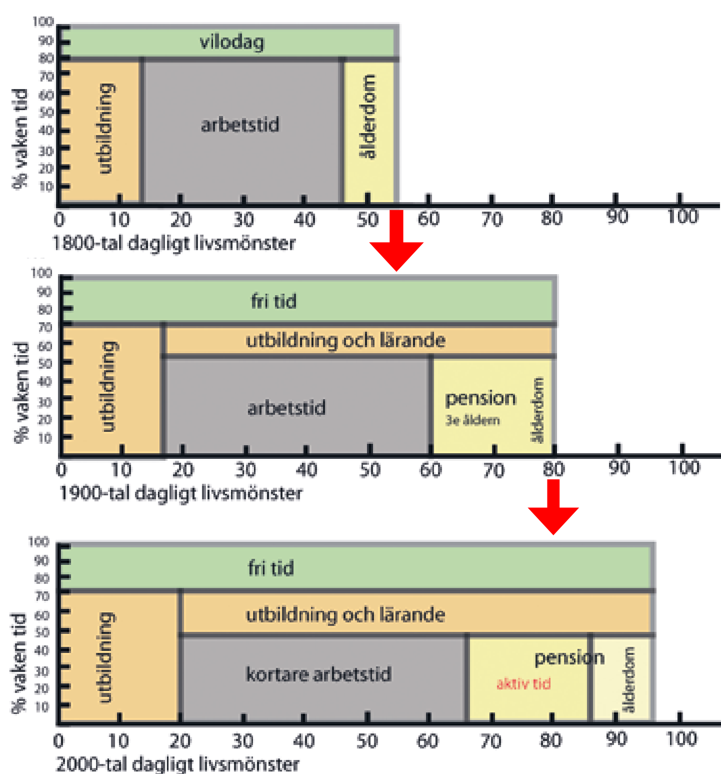
Verktyg 24

Generationsboende*

…att både "få och få ge service"
- här ruvar en folkrörelsekraft

Integration av funktioner såväl som människor av olika sort i olika skeden av livet är ett väl omvittnat egenvärde. Tyvärr har vi genom planeringens instrument inte stöttat detta mål. Tvärtom, med uppdelning av boende i olika kategorier, av verksamheter och av service i geografiskt allt mer spridda mönster upplever billösa äldre och unga mer av barriärer än av spontana möten. Ålderssegregationen betyder ensamhet. Onödig och skadlig ensamhet. Bekymret är både funktionsuppdelningen och avstånden.

Den ålderdom som fransmännen kallar den tredje åldern* är historia. Den ålderdom vi nu snarare kan se som fjärde åldern* följer på en tredje ålder där människor som pensionärer ofta lever uppåt 10-20 år med stor energi och iver att lika mycket som att *få motta service* brinner av energi att *få ge service*. Det kan gälla att hjälpa till med barnbarn, men ofta så mycket mer. Ett "äldreboendes" matsal kan rätt placerat bli servering ut mot en torgsida, terapilokaler kan bli hobbylokaler vid gatan eller ute vid "kajen mot det gröna".



Den "fjärde åldern" har kommit
- en rik stadsväv bör erbjuda en mix av människor i livets alla skeden

Människor vill vara till nytta – att placera äldre i enklaver av "boenden" försvårar de synergier*, i form av möten och händelser, som bra placeringar kan ge. Och måste ge, både för de äldres livsglädje och för vårt samhälle som brukar diskutera den ökande andelen äldre som ett kapacitetsproblem i stället för som en potential.

Den mängd människotimmar som här vill finna utlopp har kraften av en folkrörelse. Det kan vara tänkvärt och inspirerande att jämföra med den potential av kraft som växte fram för hundra-hundrafemtio år sedan, när den fria mängden timmar var en bråkdel, men ändå gav det folkrörelse-sverige som vår demokrati och kultur i så hög grad vilar på: idrottsrö-

PRO Viksjö har som vision "Ett samhälle som är attraktivt och tillgängligt i livets alla skeden och långsiktigt hållbart".

Hans Granqvist:
- Planeringen borde handla mer om äldres villkor, om ensamheten som följer av att det sätt som vi sorterar oss i samhället. 800 000 mäniskor äter mediciner mot depression.

Det finns ett stort behov av att utveckla våra lokala centra så att de kan fungera som naturliga mötesplatser för både spontana och organiserade möten. Lär vi känna varandra ökar tryggheten.

Vi behöver titta på våra barns och barnbarns framtid - göra långsiktiga planer.



Hus, och städer, byggs vid en viss tidpunkt, men bygget sker också mitt emellan det förgångna och framtiden. Mellan ett 'erfarenhetsrum' av kunskaper, hantverksskicklighet, sedvänjor och tidigare verk - och en 'framtidshorisont' av utopier drömmar och förhoppningar.
Louise Nyström, arkitekt. Grand lady i svensk stadsbyggnadsdiskussion, sekr Stadsmiljörådet, professor BTH, expert Boverket, mm

relsen, nykterhetsrörelsen, frikyrkorörelsen, arbetarrörelsen, liberalismen, rösträttsrörelserna, kvinnorörelsen, kooperationen, folkets park-rörelsen, fredsrörelserna, frihetsrörelserna. Se verktyget mix*.

Slutsats: Här kan och bör den fysiska planeringen gå från hindrande till stöttande bebyggelsesorter och lokaliseringar.
En mixad stadstyp, en mixad kvarterstyp och mixade hustyper gör det lättare att improvisera. Gör det lätt för en äldre människa att företa en spontan utflykt och då ha chansen att se andra åldrar, barn, människor i arbete eller ute i något ärende. Det kan vi åstadkomma om vi ändrar vår syn på vad som är rimlig skala på stadens blandning. Och inte minst: det kan vi nå när vi börjar se de äldres behov av service som platser där de kan både få service och ge service.



Trafikverkets skrift om BGV*, Berikande GatuplansVerksamheter, ger tips på mekaniskmer för att få stadsliv i rullning. Hammarby Sjöstads tillkomsthistoria ger en pedagogisk illustration av hur en kommun i markanvisningsskedet kan vidhålla en strategi för verksamheter, där tvivlande och motsträviga intressenter i efterhand har sett värdet av att stadsdelen fick sina inslag av lokaler i bottenvåningarna.

Slutsats: Byggandets parter som deltar i skapandet av stad har både nytta av och ansvar för ett fungerande stadsliv.
Ett verktyg är att uppfordra parterna agera utifrån värdeplaneringens* reparativa och komplementerande strategi. En bred insikt om de faktorer som konstituerar 'underlag' gör stadsförnyelsearbetet så mycket mer effektivt – och räntabelt.

Verktyg 25

Underlag*
U = m x f x a*

…en missförstådd faktor behöver ses med tre ben…

Stadsbygd har till uppgift att härbärgera och generera stadsliv, olika i karaktär och intensitet. Tyvärr fungerar detta stadsliv illa, vi snarare ser en pågående utarmning i många delar av våra städer. En byggbransch, och ett planeringsskrå, som uppdelats i aktörer för stadens olika delaspekter har som det visat sig haft svårt att klara just kvalitén stadsliv. Till del har det berott på olika parters deloptimeringar, till del har det också haft att göra med stadens struktur – *förortens bubbelstrukturer gör det svårt* att upprätthålla service i respektive bubbla.

Formeln U = m x f x a* förklarar en del av detta: mönstret av enklaver och ett gatumönster med slutna slingor och återvändsgränder gör att servicen bara har den egna grannskapsenhetens mängd av människor som underlag, flödet av potentiella kunder blir lågt och attraktiviteten är oftast för låg för att locka människor från andra enklaver att göra en avstickare på vägen hem eller på väg till arbetet. **U** står alltså här för underlag, **m** för mängden människor, **f** för flöde av passerande, och **a** för attraktivitet.



Pocket-shops i Skarpnäck
Av tre byggare satsade en på verksamhetsytor längs gatan. Det fungerade bra, men inte fullt ut, butiker har kommit och gått över åren, som i alla städer.
Men hur skulle det sett ut utan dessa butiker?



jfr bottenvåningar skyskrapor usa

Generativa lägen:
- Gör för varje plan en bedömning av ”heta zoner”, om det inte verkar finnas några: rita om planen!
- Låt sedan en trovärdig plan utgöra underlag för de kravnivåer på verksamheter och service som bör ingå i varje markanvisningsavtal. För kvarteren exempelvis mellan 5% och 75% av bottenvåningarna.

Att öppna och sammankoppla bubbelstrukturer är tyvärr inte lätt, men det finns goda pilotprojekt. Enklavers stängda struktur med avstängningar kan med försiktiga öppnande kopplingar vävas samman med omgivningen till en väv med ”seg silning”*, alltså med trafik på de gåendes villkor.

Slutsats: Med mer mängd hus kan antalet boende öka några procent, öppnade flöden kan däremot betyda mycket mer, och åtgärder för ökad attraktivitet kan helt ändra platsen sätt att fungera i staden.
Det kan med formeln U = m × f × a, dvs ”underlag beror av både mängd, flöde och attraktivitet”, lite tillspetsat hävdas att det med en stadsdelsomvandling går att påverka:

mängden **m** med 5 %,
flödet **f** med 50 % och
attraktiviteten **a** med 500 %



Manna från skyarna - arkitekten Gustav Peichl's ironiska kommentar till storskalighet, prefab och anonymisering.



Cost-benefit-resonemang håller alla med om - men i byggbranschen händer det ofta något i projektens tillblivelse...
...denna handbok sätter ett fokus på rollfördelningen

Verktyg 26

Samhällsekonomisk bedömning, SKI

- om cost-benefit-tänkande hela vägen

Den här handbokens dialogmetod STEP* arbetar med ”en värderos* på fyra ben” för att utvärdera bebyggelsers hållbarhet: de gängse tre benen: ekonomisk, ekologisk, social hållbarhet, plus ett fjärde ”ben” med parametrar som handlar om teknisk hållbarhet.

Det ekonomiska benets tre parametrar värderar en bebyggelses *företagsekonomiska*, samhällsekonomiska* och näringsidkarmässiga* prestanda*. I korthet: hur mycket har den bebyggelsetyp man diskuterar kostat, och hur mycket nyttor genereras.

Man kan likna värderosens utvärdering med klassisk cost-benefit-analys, även benämnd samhällsekonomisk kostnadsintäkts-analys, SKI*.

En värderos åskådliggör visuellt, i en och samma bild, bedömningar av både de mätbara och icke-så-mätbara variablerna.



GINI-index mäter samhällenas ekonomi utifrån hur jämlikt inkomsterna fördelas

Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomi innefattar alla samhällets medlemmars välfärd. Om samhället avgränsas till en kommun är samhällsekonomi lika med alla kommunmedlemmars välfärd. Kommunal ekonomi är något annat. Det är kommunens kostnader och intäkter, ev. inkl. de kommunala bolagens. Företagsekonomi är företags kostnader och intäkter.

När man bygger stad påverkas många hushålls och företagsägares välfärd. Syftet med en samhällsekonomisk bedömning är att analysera olika förslag till stadsutveckling för att se vilken utformning av staden som ger den största välfärden. Välfärd är dels pengar, inkomster, men det är också allt annat som människor uppskattar – en trygg miljö, hälsa, vackra omgivningar, korta restider m.m. En del sådant kan uppskattas i pengar – tid t.ex. – men inte allt. Den samhällsekonomiska bedömningens stora poäng är att allas alla vinster och förluster ska beaktas oavsett om det går att uppskatta i pengar eller ej. Kan man ”sätta pris på” en del av tidsvinster, hälsa, trygghet etc. så underlättar det överblicken och gör det möjligt att jämföra olika alternativa utformningar av staden. Värderosor som samlar både ekonomiskt mätbara variabler och de icke-mätbara i en bild kan sen ge överblick för den vägning som en grupp berörda vill välja.

Att som ofta görs, t.ex. i miljökonsekvensbeskrivningar, bara jämföra ett förslag till stadsutbyggnad med ”som det ser ut idag” missar poängen, eller räcker inte. Det gäller ju att utforma staden på bästa möjliga sätt. Det är bara möjligt att göra om olika alternativ utarbetas och jämförs. Alternativen lämpar sig samtidigt väl för att föra dialog med medborgarna. Den dialogen blir, rätt utnyttjad, en viktig del av arbetet med att ta fram den samhällsekonomiska bedömningen.

Särskilt viktiga saker som en samhällsekonomisk bedömning kan komma att lyfta fram i samband med stadsbyggande är tidsvinster/förluster till följd av infrastrukturens, kollektivtrafikens och cykelstråkens utformning. Vidare: miljökonsekvenser till följd av buller och emissioner, gröna inslags ekosystemtjänster (klimat- och hälsoeffekter m.m.) samt sådant som har med social gemenskap och kontroll (arbetsbetingelser, socialitet, kriminalitet) att göra. Även företagsetablering, handel och markvärden kan tas med i en samhällsekonomisk bedömning.

Svårigheterna ökar ju större stadsutvecklingsprojekt som ska bedömas. Samtidigt som kravet på användbarhet för lekmannagrupper kvarstår. En enstaka byggnad, tillskapandet av en park, viss komplettering av en stadsdel med ny bebyggelse, en plan för en hel stads utveckling – fler och fler effekter ska då tas i beaktande och sambanden blir allt knepigare att bedöma. En intressant studie som visar svårigheterna att lönsamhetsbedöma storskaliga utvecklingsprojekt gäller tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm. Samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar av infrastrukturprojekt görs med metoder som tillhandahålls av Trafikverket. Det finns olika sätt att bedöma värden som inte är marknadsprissatta, bl.a. betalningsviljeundersökningar (”stated preferences”) och hur människor faktiskt väljer i olika situationer (”revealed preferences”). Marknadsvärden, t.ex. fastighetsvärden, kan användas för att belysa kvaliteter i en stad, t.ex. närheten till parker och natur, kollektivtrafik, serviceutbud etc.

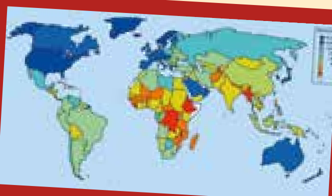


Richard Murray, referensperson i Kaj-projektet, nationalekonom, tidigare på Statskontoret

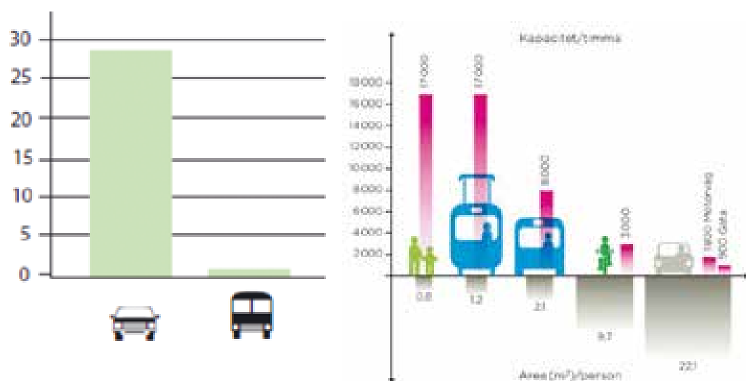
Mätandets metodologier och vilkas perspektiv som ska råda må debatteras - att mäta *flera alternativ* även med ofullständiga verktyg kvarstår som gyllene regel, både vid SKIs tolkning i kronor och värderosornas strävan efter en ”systematisering av subjektivismer”



Duane Hanson's skulptur med udd mot konsumtionssamhällets sätt att mäta lycka.



GNP och GDP, BNP och BNI fångar förändringar över åren, men missar viktiga kvalitativa och ekologiska aspekter.



En bilist använder i snitt 28 ggr mer vägyta än en passagerare i en buss.

De samhällsekonomiska effekterna av smart kollektivtrafikbaserad stadsplanering syns tydligt i diagram, men ännu inte lika tydligt i planeringens praxis.

Ur: Gör det möjligt - stadsplanering för hållbara färdsätt. Malmö stad 2009.



"Generellt behöver kommunerna i mycket högre grad ha uppdaterade översiktsplaner så att byggbar mark finns framme.

Samspelet och kompetensen mellan branschens aktörer behöver höjas"

Peter Svensson, Chef bostadsutveckling PEAB, tidigare Chef affärsutveckling NCC Housing

***Tidsperspektiv**:*

Medborgarburen planering handlar om att bejaka drömmar, dels för dem som är med och formar ett nytt kvarter eller en ny stadsdel, dels för dem som framöver kommer att ta stadsdelen i arv.

Värderosen ställer en slags 'systematisering av subjektivismer' samman med erfarenheter av prestanda om trivsel och stadsliv i våra beprövade tidstestade stadstyper.

Med detta som underlag uppfordras deltagarna att i samverkan välja och forma stadsmönster med plats för en mix av olika kynnen, lynnen - och, inte minst, skalor där både inflyttare och framtida stadsbor får fortsatta möjligheter att forma och omforma sina liv.

En cost-benefit-analys syftar också till att innefatta alla aspekter som människor värdesätter. Dess syfte är också att utgöra en motvikt mot de snävare företagsekonomiska och kommunalekonomiska kalkylerna genom att just innefatta mjuka och subjektiva värden som miljö, trafiksäkerhet, trivsel, ekonomisk utvecklingspotential mm.

Det som skiljer den samhällsekonomiska bedömningen från värderosen är att man i den samhällsekonomiska bedömningen försöker sammanväga de olika aspekterna så långt möjligt till ett enda mått (i kronor) för att svara på frågan: är de sammanlagda nyttorna (intäkterna) större eller mindre än de sammanlagda kostnaderna och uppoffringarna? Och hur skiljer sig detta netto mellan olika alternativa planer och ett nollalternativ?

Sammanvägningen görs med hushållens och berörda parters värderingar, så som de kommer till uttryck i deras betalningsvilja, med marknadspriser och/eller nationellt fastställda prriser.

Det finnas aspekter som inte lämpar sig för en värdering baserad direkt på de berördas betalningsvilja. Det gäller aspekter som berör större kollektiv än den lokala befolkningen, såsom biologisk mångfald, klimat, luftföroreningar mm. Dessa aspekter värderas enligt gängse nationella riktlinjer framtagna av olika myndigheter, för att spegla hela samhällets värderingar.

Tabellen till höger visar vilka delar av värderosen som innefattas i en samhällsekonomisk bedömning och hur det görs. Man kan också se på vad som ingår i en samhällsekonomisk bedömning och vad som inte ingår i värderosen.

Förenkling visavi användbarhet

En värderos med hållbarhet reducerad till "fyra ben", eller till 12 parametrar, är å ena sidan en förenkling, å andra sidan ett effektivt verktyg om den kan få en grupp människor med olika och antagonistiska anspråk att börja se varandras perspektiv ur tolv synvinklar. Och om de därefter, utifrån de diskussioner som uppstår, börjar finna vinn-vinn-varianter av bebyggelser, där parterna i förstone stått långt ifrån varandra.

Erfarenheter av ett par hundra STEP-dialoger med värderosen* som stöd för en bred diskussion är goda. Diskussioner, kring bebyggelseförslag som deltagare arbetar fram, brukar tidigt också vaska fram hur skillnader mellan företagsekonomiska, samhällsekonomiska aspekter i vissa bebyggelsetyper är besvärande, i andra oproblematiska.

Ett exempel: en enkel uppradning av villor ute på en åker må vara bra ur en investerares synpunkt, men samtidigt ge besvärliga driftskostnader för bussbolaget, ta jordbruksmark

VÄRDEROSENS EKRAR	HANTERING I SAMHÄLLSEKONOMISK KOSTNADS-INTÄKTSBEDÖMNING (SKI)
Ekologisk bärkraft	
Transporter – nära till mycket	Transportarbete (kostnader, luftföroreningar, buller, tidsåtgång, olyckor mm) kan uppskattas och värdesättas enligt marknadspriser (bil-, bensin- och andra priser) och nationella riktlinjer för tidsåtgång, miljöpåverkan mm.
Lokala kretslopp	Om de direkt berörda hushållen uppskattar lokal livsmedels-produktion är det en intäkt som kan värderas med de berördas betalningsvilja så som de uttrycks i marknadspriser. Om krets-lopp därtill leder till minskad miljöpåverkan är det en minskad kostnad, som bör kunna värderas enligt nationella riktlinjer.
Gröna ytor, grönstråk	Om berörda uppskattar gröna ytor är det en intäkt, som bör komma till uttryck i fastighetsvärden. Om gröna ytor gagnar ekosystemtjänster finns det internationella värderingar av dessa intäkter som kan användas. Besöksnäring kan värderas.
Andra miljöaspekter som inte är med i värderosen	Byggande: resursförbrukning och CO2-utsläpp är kostnader som ingår i SKI och värderas enligt marknadspriser och nationella riktlinjer om pris på utsläpp.
Social bärkraft	
Kulturell förankring, identitet	Stadsmiljökvalitet som ger upphov till stolthet, lockar turister och genererar verksamhet och sysselsättning är en intäkt som kan uppskattas med summan av löner och vinster i dessa verksamheter. Den förhöjda livskänslan är svår att värdesätta.
Urbanitet	Kan uppskattas via betalningsvilja för lägenheter och omsättning (intäkter) i handel och besöksnäringar.
Miljö för socialt engagemang	Om boendemiljön främjar lokalt socialt engagemang, deltagande i politik och föreningsliv, värnande av närmiljön etc, är det en intäkt, som gåt att värdera om den tar sig konkreta uttryck, t ex i minskad nedskräpning & kriminalitet (går att värdera med olika samhällskostnader för skötsel och brottslighet). Värdet av ökad trygghet har uppskattats i betalningsviljeundersökningar.
Andra sociala aspekter som inte är med i värderosen	Minskad arbetslöshet är en intäkt som kanske fångas i värderosens Ekonomisk bärkraft. Värderas i SKI med marknadslöner och vinst (förädlingsvärde).
Ekonomisk bärkraft	
Ekonomisk generering	Startade företag och nya jobb är en intäkt, som värderas genom marknadslöner och vinster (se ovan).
Långsiktig investering	Nyttan över många år av investeringar med lång livslängd innefattas i SKI. Rekommendationen är att räkna alla kostnader och intäkter på 40 eller 60 års sikt. Observera att i SKI ska såväl investerings- som driftkostnader för alla gator, hus, banor, parker mm tas med.
Låga investeringströsklar	Om det stimulerar olika näringslivsinvesteringar kan det uppskattas med framtida förädlingsvärden minus investeringskostnad.
Teknisk bärkraft	
Bil-tillgänglighet	Tidsvinster (intäkter) värderas enligt nationella riktlinjer.
Trafiksäkerhet, buller	Trafikolyckor, buller (kostnader) värderas enligt nationella riktlinjer.
Kollektivtrafik-tillgänglighet	Tidsvinster (intäkter) värderas enligt nationella riktlinjer.
Andra teknikaspekter som inte innefattas i värderosen	Bygg- och driftskostnader för tekniska försörjningssystem (el, vatten, avlopp, sopor, gator, renhållning, parker), bostäder och lokaler mm ingår i SKI. Intäkter kan i stor utsträckning värderas med marknadspriser.

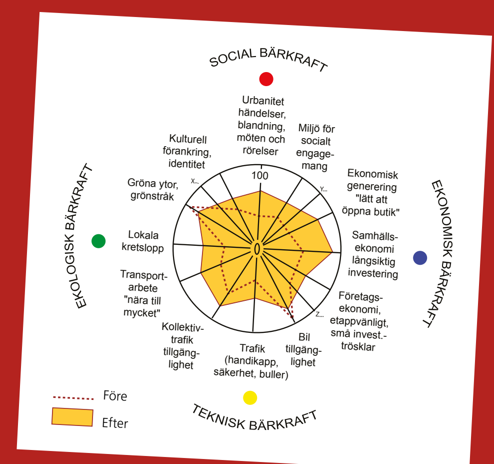
Checklista för jämförelse mellan cost-benefit-analys och STEP-dialogens värderos

Cost-benefit-analyser redovisar hopvägning av spretande variabler uttryckt i krontal, betalningsvilja

- Fungerar bra som koll av olika alternativ & kvalitetssäkring

Värderosor redovisar en grupps vägning av spretande variabler uttryckt i bild

- Fungerar bra som verktyg i dialoger mellan parter som behöver uttrycka sina preferenser förstå varandras vägningar hålla många bollar i luften & i samverkan "ta och ge"



Litteratur:

- Jan Owen Jansson, The Economics of Services, Microfoundations, Development and Policy, se del III, Edvard Elgar 2014
- Jan Owen Jansson, Transportekonomi och livsmiljö, SNS 1997
- Maria Börjesson, Daniel Jonsson och Mattias Lundberg, Samhällsekonomin på spåret – en ESO-rapport om att räkna på tunnelbanan, Expertgruppen för studier i offentlig ekonomi, 2012:5
- Trafikverket, Beräkningsmetodik och gemensamma förutsättningar i transportsektorns samhällsekonomiska analyser, ASEK-rapport, 2014-04-01



Profilbyggnad i kajläge ref. UTopia Arkitekter

Energiaspekter kommer starkt både i arkitektur och cost-benefit-kalkyler



"Nu är det mycket av "fort och fel" Synd, för alla intressenter, oavsett parti, organisation eller företag - vill ha ett vackert långsiktigt hållbart byggande, med levande miljöer, stadsliv och med gott om bostäder". Cecilia Obermüller, referensgruppen, miljöhandläggare Länsstyrelsen, kommunpolitiker mp i Stockholm

Utgångspunkt:
Kommunerna behöver ta fram sina planer i tidigare skeden, inte bara för att det är då som medborgarinflytandet blir reellt, utan också för att det är i de tidiga skedena som de samhällekonomiska bedömningarna kan beaktas och hinns med.
Se mer under verktygen Stad 2.0*, Planberedskap* och Planrepertoar*.

(minska den lokala produktionen), och generera mycket bilism. Ett annat exempel: en hög och tät bebyggelse längs en t-banelinje må vara bra ur kollektivtrafikbolagets synvinkel, men den kan förstärka klimatproblem vid stark värme (kostnad: luftkonditionering och sjukfall) och skyfall (kostnad: skador) och minska den sociala kontrollen (kostnad: ökad brottslighet och otrygghet) - förutom att folk kan invända att man vill bo utifrån drömmar och livsstilsval, och inte ser som sin uppgift att utgöra bra underlag för busslinjer eller va-nät.

Syftet med både värderosen och SKI-analyser är som framgår tvådelat: å ena sidan bör en medborgarburen planering bejaka och bära fram en grupp medborgares drömmar, och, å andra sidan, också lyfta fram ekonomiska aspekter av hållbarhet för att uppfordra till ansvarsfulla och transparenta avvägningar. Det betyder att beakta både "vad vill vi", "vad bör vi" och ett **"vad kan vi"**, där "vad kan vi" här handlar om vad vi som parter kan lyckas komma överens om, och om vad som ryms inom den ekonomiska hållbarhetens ramar.

Att värderosens olika "ekrar" mäter både mätbara och inte-så-mätbara aspekter kan synas vanskligt, t o m ovetenskapligt eller icke-objektivt. Ett svar på den oron är att en medborgarburen bottom-up-planering inte är det samma som att på top-down-vis meddela medborgare vad som är forskningens senaste insikter och landvinningar.
Värderosens poäng kan sägas vara att den på ett åskådligt sätt kan summera och "systematisera subjektivismer" ihop med input från mätbara variabler.

Rollfördelning ger olika perspektiv

Ur byggherrrens synpunkt görs ju som regel bra företagsekonomiska bedömningar, men eftersom dessa byggherrar anlitar byggare som tenderar att fokusera på byggskedets ekonomi, brukar, som kritiker påpekar, flera av hållbarhetens långsiktiga aspekter tappas bort på vägen. Fenomenet uppstår även internt i divisionsuppbyggda byggbolag: de stora byggbolagens fastighetsavdelningar lanserar ofta sina förslag med gedigna cost-benefit-analyser, men bantar dem sedan i byggskedena via sina byggavdelningar i en riktning där ekonomi blir lika med kostnadsminimering.

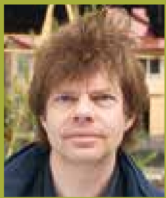
Den kanske mest bekymmersamma effekten av den här suboptimeringen av byggskedets ekonomi är nog att den långsiktiga aspekten *näringsidkarbetingelser** tappas bort. Det har därför blivit svårt att få till stadsdelar som genererar stadsliv och *näringsidkarbetingelser*. Byggare skyr ofta tanken på att behöva bygga hus med ytor både för boende, verksamheter och service. Sådan mix anses komplicera produkten, liksom bildandet av bostadsrättföreningar - "mix kräver mer

Happiness

Time Use
Psychological Well being
Health
Community Vitality
Living Standard
Governance
Environment Divsersity
Culture
Education

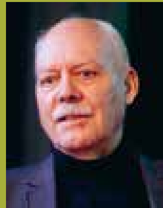
Domains of Gross National Happiness

Cost-benefit-analyser
samhällsekonomiska kostnads- och intäktsanalyser
värderosor
- inför omdaningen av en en ohållbar miljöutveckling- väcks många frågor om både livsstiloch de stora existensiella frågorna
- Bhutans introduktion av LyckoNationalprodukt aktualiserar frågor om vad vi ska mäta och hur vi står till svars



Gängse planering brottas ju mycket med detta. Man är glad bara någon kommer med ett bebyggelseförslag. Många kommuner sätter inte heller igång någon planering om det inte finns någon intressent som betalar för ett planskede.
/ Håkan Jersenius, Småstaden Arkitekter & KTH

Det vore en välgärning om fördjupade översiktsplaner kunde ges bindande verkan. Då skulle små som stora byggare få trygghet i fortsatt projektering. Den ändring i regeringsformen som trädde i kraft 2011 gör detta möjligt."
Gösta Blücher fd generaldirektör Boverket





Kaj mot det blå - om inte sjön sjunker. Järla Sjö Småstaden Arkitekter

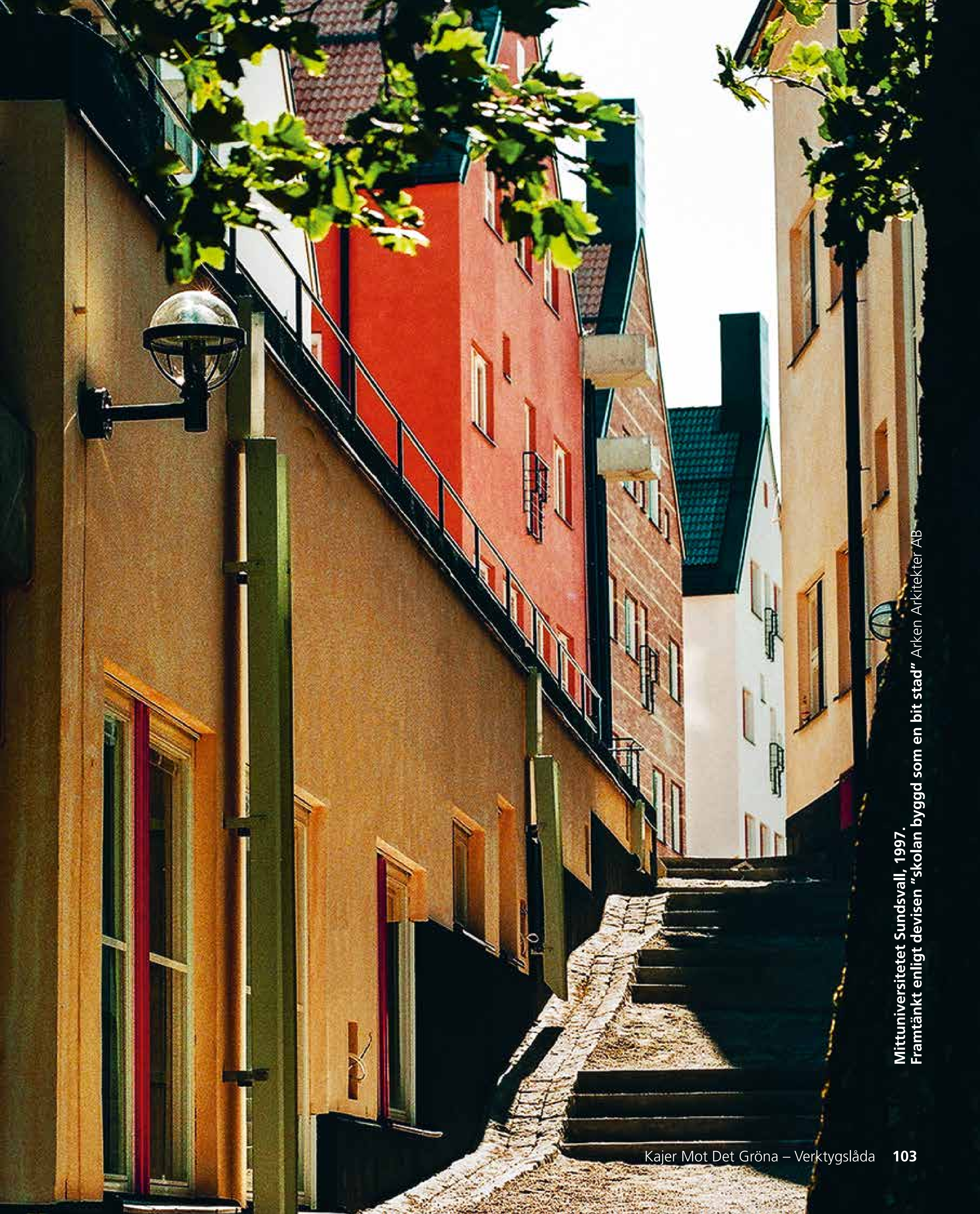
administration" – och nyttorna utfaller först senare, när byggaren lämnat byggplatsen.

Eftersom stadsdelar med aktivt mixat stadsliv gång på gång visat sig höja kvarterens värde, och därmed bostädernas, är fenomenet både märkligt och olyckligt för alla parter. Byggandet av Hammarby Sjöstad kan fungera som belysande pedagogiskt undantag: stadsdelen har nu värden som vida överstiger vad som skulle varit fallet om byggarna lyckats i sin kampanj att få bort merparten av de verksamhetsytor som stadens plan stipulerade. Hammarby Sjöstad har härmed lyckats bli en stadsdel, inte bara ett "bostadsområde".

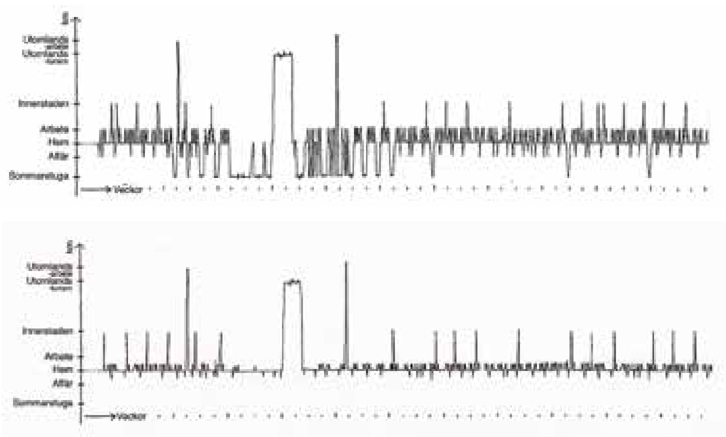
Recept mot den här typen av suboptimering har visat sig svåra. Planeringsstrategin i Tübingen* liksom Trafikverkets BGV* ger vinkar. Ett längre engagemang för att den byggande ska både ta del av, och ansvar för, den långsiktiga värdeutvecklingen har också länge diskuterats.
Den här Handboken markerar att dilemmat är ett gemensamt dilemma, inte "någon parts fel", utan fokuserar på behovet att byta rutiner och addera verktyg* i bred bemärkelse. T ex genom v3 om attraktionsplanering, v4 om planberedskap, v18 om värdeplanering, v16 om kompletteringar, v25 om underlag Umfa, och v22 om ägoväv och tuttifruttiplaner.

Slutsats: genom att jämföra olika bebyggelseplaner på ett systematiskt sätt
– med värderosen eller med cost-benefit-analys – går det att göra transparenta val.

Verktygen är olika och kompletterar varandra:
- värderosen nyttjas vid sittande bord, dvs som ett verktygi dialogfasen, ett verktyg för stärkt bottom-up-planering
- en SKI görs oftast utifrån av konsult / expert och har därför mer funktionen av ett utvärderande och kvalitetssäkrande instrument.



Mittuniversitetet Sundsvall, 1997.
Framtänkt enligt devisen "skolan byggd som en bit stad" Arken Arkitekter AB



Tidsgeografiska grafer tydliggör hur stadsform styr leverne.
Övre: ett års resemönster för en person i typsik bubbelstad
Nedre: ett års resemönster för en person i fingerplan med klassisk mixad stadsväv

Reskvot, Restidskvot

För att åstadkomma en god restidskvot för de hållbara trafikslagen behöver gångnätet planeras mer gent än cykelvägnätet, vilket i sin tur måste vara mer finmaskigt än det övriga vägnätet. Från bostad till målpunkt bör närmaste gångstråk maximalt vara 50% längre än fågelvägen.

Följande målsättningar bör gälla:
Säkerställ att restidskvoten[2] mellan cykel och bil inte överstiger 1,5 i viktiga reserelationer

Säkerställ att restidskvoten mellan kollektivtrafik och bil inte överstiger 1,5 i viktiga reserelationer



Slutsats: Hållbar stadsplanering handlar om att göra oss fria från den bubbelplanering* och zonering* som gör rimliga reskvoter ouppnåeliga.
Malin Gibrand, Trivector Traffic AB

Ska konkurrensen fungera, kan de små byggarna inte hålla på med planer som tar åravis. Det behövs plan-beredskap! Potentialen hos de små byggarna måste fram.
Jan-Erik Bengtsson, senior rådgivare, tidigare projektledare SKANSKA.



Verktyg 27

Reskvot*, tidsgeografi*, resesekvenser*

- stadsmönster styr levnadsmönster, styr livspusslet

Ett effektivt sätt att kontrollera om en stadsdel eller stad är trafikaliskt hållbar är att testa reskvoten, dvs effektiviteten i bil- resp kollektivnätet.

I Storstockholm är reskvoten* ca 2,2, dvs medborgarna tar sig genomsnittligen fram 2,2 ggr så snabbt eller långt i bilnätet som i kollektivnätet. I övriga svenska städer gör bubbelstrukturen* att reskvoten ligger mellan 4 och 10, eller mer.
En slutsats är att det i stadsdelar med bubbelstruktur är mycket svårt att åstadkomma en rimlig och rättvis reskvot. Tvärtom, reskvoter gör där att människor tenderar att alltmer bli bilister. Familjer tenderar att skaffa en andrabil, räknar avstånd i biltid, bosätter sig därefter, och uppfattar sig sedan tvungna att ha bil.

Motmedlen, piska och morot i form av trängselavgifter och subventioner till kollektivtrafikbolagen, är både kontroversiella och dyra. En god proaktiv slutsats är att befintliga bubbelplaner behöver vävas till en rikare gatuväv, kollektivtrafiken behöver ges gena stråk, och hållplatser behöver bli värdiga fokuspunkter i stadsväven. Allt detta är en omständlig men nödvändig reparativ fas av vår stora mängd icke-hållbara stadsbygder.

Det behövs kompletterande gatuväv som ger genare stråk, främst för de kollektiva färdmedlen, men också mer silning* för övriga trafikslag, för att gynna och generera lokala näringsidkanden.

Tidsgeografin* ger gott stöd för att förstå hur stadens gatunät, och mix* av arbets- och service-punkter kan ge bra respektive svårhanterliga livspussel: goda resesekvenser* avgör hur mycket tid och hur mycket ekobelastning individer hamnar i. Se mer under hållplatstorg*.

De två mest effektiva verktygen för att erbjuda en stadsbygd där ”det är lätt att leva rätt” är att räta ut kollektivtrafikmedlets linjedragningar, förädla hållplatser till en sekvens av hållplatstorg, och att som kommun se till att vid dessa torg lokalisera förskola, skola och andra kommunala servicepunkter. Och parallellt uppfordra och uppmuntra byggherrar att upplåta ett procenttal av sina byggnaders bottenvåningar för stadens gatuliv. Tyska nydanande planer i Tübingen* och

Referens för ”kollektivtrafikbaserat stadsbyggnadsmönster” färdmedlets hållplatser bildar en sekvens av hållplatstorg - både ”kajer mot det blå” och ”kajer mot det gröna”



+



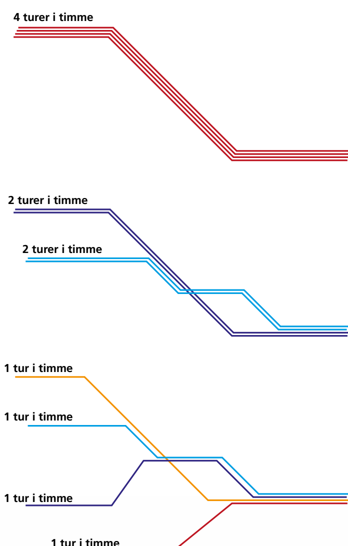
=

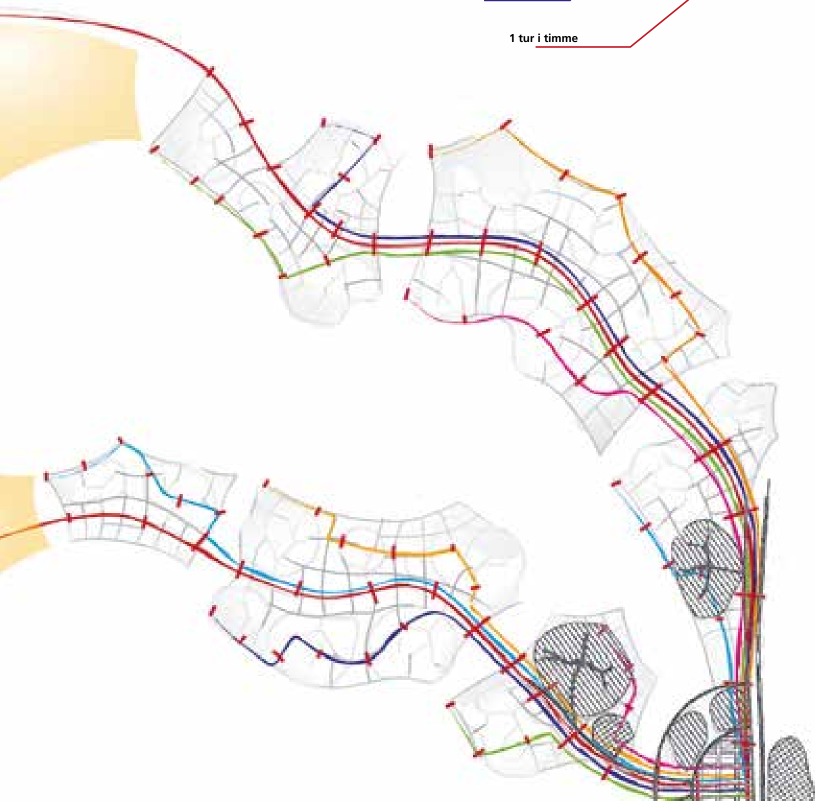


”Förändring medelst addition” eller ”reparativa kompletteringar” skiss för Östeberga väckte mycket oro ett prickmarks-skifte kunde ändra rollfördelningen och incitamenten

Koncentration till gemensamma stråk kan ge tydlighet och effektivitet.

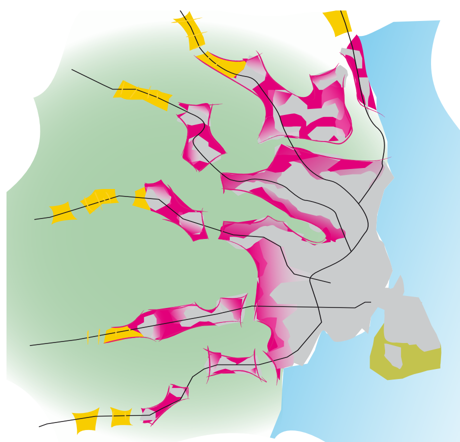
Källa: HiTrans Best Practice Guide, Public Transport – Planning the networks, 2005
Arken: anpassad för Kajer-struktur





Københavns fingerplan med speglande fingrar som gröna kilar.

- en bra förebild för stadsväxt, både för kollektivtrafik, odling, djurliv, tillgång till både urbana och gröna kvalitéer



Freiburg* har visat mekanismer för hur just mix* kan åstadkommas. Av Lund kan man lära mer om smarta linjedragningar.

Verktyg 28

Ett robust kollektivtrafiknät

- "tänk spårväg - kör buss"

Bussystemets flexibilitet är också dess akilleshäl, då linjeändringar och olika linjevarianter lätt kan leda till komplexa nätverksstrukturer som är svåra för resenärerna att förstå och komma ihåg. Motsvarande förändringar är svårare att åstadkomma i ett spårvägsnät. Enkelhet är där den gyllene regeln för att uppnå ett attraktivt linjenät som är lätt att förstå för användaren och lätt att trafikera för operatören.

Slutsats: Kollektivtrafiknätet ska vara så intuitivt som möjligt vilket innebär att tidtabeller och linjekartor inte ska utgöra en barriär för användningen.
Vid planering av ett bussystem syftar synsättet "tänk spårvagn – kör buss"* till att ta vara på spårvägens goda egenskaper så som sin tydlighet, långsiktighet och enkel linjeföring.

Verktyg 29

Bebyggelsestruktur

- för en konkurrenskraftig och effektiv kollektivtrafik

Det mesta av förortbygden har en bubbelstruktur som fungerar lika bra för bilisten, som illa för kollektivtrafiken. Det har tyvärr lett till att familjer känner sig lockade eller tvingade till att ha en bil eller två för att få ihop livspusslet*. När fler och fler börjar göra sina inköp i samband med bilpendlandet till och från jobbet, dräneras den lokala servicen – till nackdel för dem som inte är bilburna. Den sviktande lokala servicen gör att de bilburna än mer nyttjar externa köpcentra. En ond cirkel har kommit igång.

Att vända denna utveckling kommer att vara lika mödosamt som det är nödvändigt av rättvisskäl och hållbarhetsskäl.



Kompletterande bebyggelse ger befintliga stads delar förbättrade betingelser för kollektivtrafik och service.
Illustrationen visar ett kollektivnät som inkluderar gröna målpunkter. För dem som bor i centrum blir reservatet mer tillgängligt både för buss- och pendeltågsresenärer.

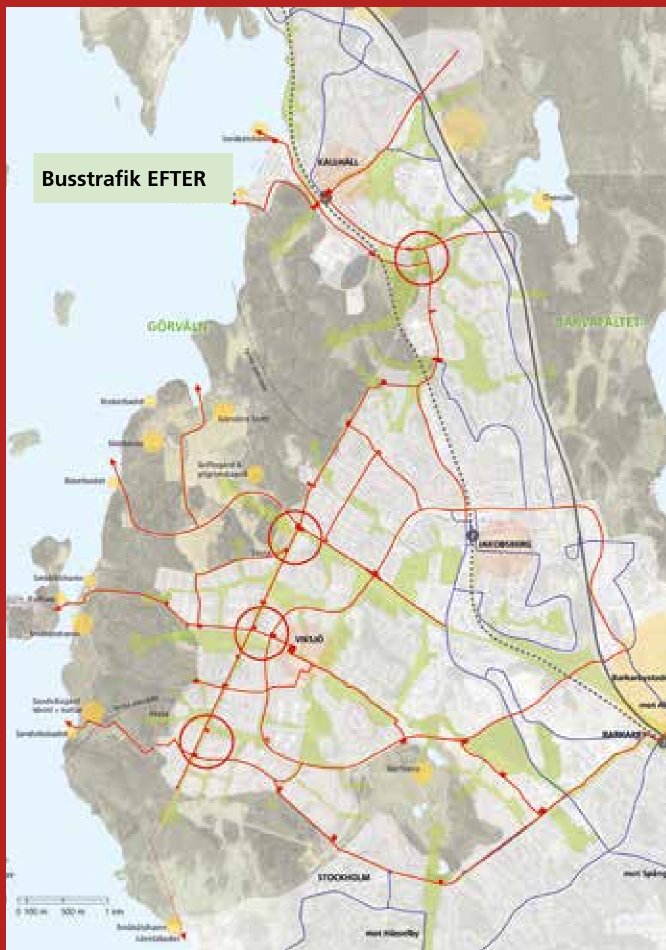
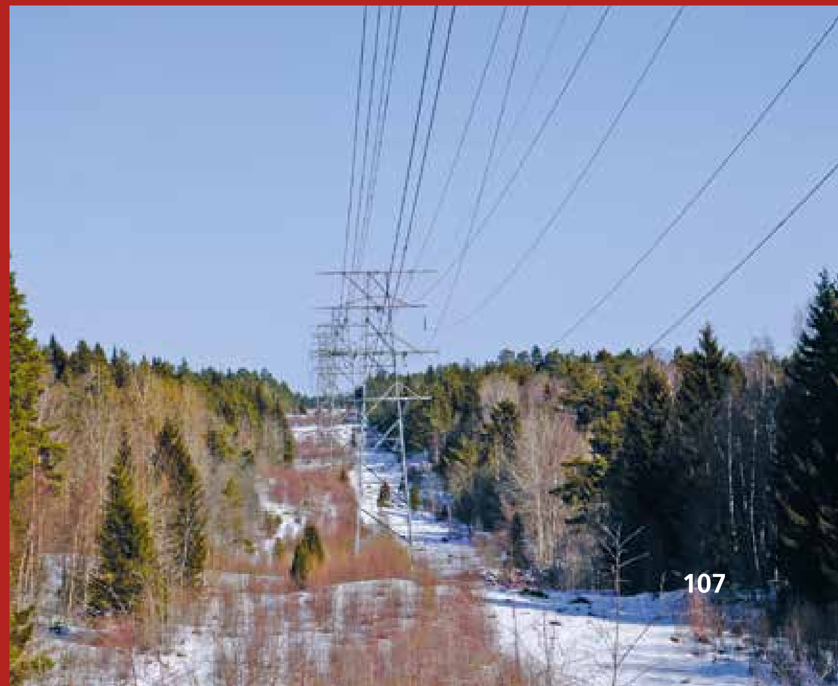



Foto: Valentin Brutaru

KRAFTLEDNINGSGATAN
Ett kollektivtrafikstråk i gamla kraftledningsgatan korsar tvärgående kollektivtrafiklinjer och länkar därmed befintliga och nya stadsdelar.
Nya bytespunkter med radiella linjer skapar lägen för torg, hållplatstorg.



CNUs diagram visar bubbelstad upptill och stadsväv nertill

- i den övre delen innebär även små förflyttningar att man måste ut på den stora trafikleden.

- i den nedre delen kan korta resor ske i det lokala trafiknätet.

- används bl a för att visa känslighet för trafikstörningar.



Urbanisering på italienskt vis

I den övre bilden har utspridning gett stadstypen förort.
Få distinkta stadsrum, jordbruksmark i osäkra vänte-lägen.

I den nedre bilden visas hur inre komplettering ger tydligare stadsrum och landskapsrum, ömsom till fördel.
Landskapet markeras ha ett egenvärde - inte 'obebyggd mark' i vänteläge för fortsatt sprawl
/ L Krier





Handboken fokuserar på ett halvdussin verktyg:

- öppna gatuväven* för mer gena stråk för buss- och cykeltrafik,
- främja inre kompletteringar* i mönster som stärker kollektivstråken,
- gör hållplatserna till en sekvens av hållplatstorg* som värdig huvudfåra i stadsdelen,
- förbättra stadsdelens mix av boende, verksamheter och service så att kollektivtrafiken får ett jämnare och effektivare nyttjande,
- lokalisera kommunal service som skolor och förskolor nära hållplatstorg,
- uppfordra och uppmuntra byggare att tillhandahålla ett procenttal av bottenvåningar vid torg och stråk för verksamheter och service,
- fastställ t ex ett tioårsmål för reskvot på högst 1,5

Mix av boende och arbetande har flera syften. Till en viss men vanligtvis liten del kan det handla om att människor kan få nära mellan bostad och arbetsplats, men i familjer där bägge arbetar är oddsen stora att arbetsresor kan fortsätta vara långa som idag.

Den stora poängen med mixade stadsdelar är att mixen genererar betingelser för lokal service, att tryggheten ökar, att därmed fler lockas arbeta delar av veckan hemmavid, att kollektivtrafiken får jämnare och bättre betingelser.

Funktionsintegrerade stadsdelar ger en jämnare fördelning av dag- och natt-befolkning vilket i sin tur skapar bättre underlag för service, samt ökar den sociala närvaron och trygghetskänslan under hela dygnet, jämfört med områden som endast består av endera bostäder eller arbetsplatser.

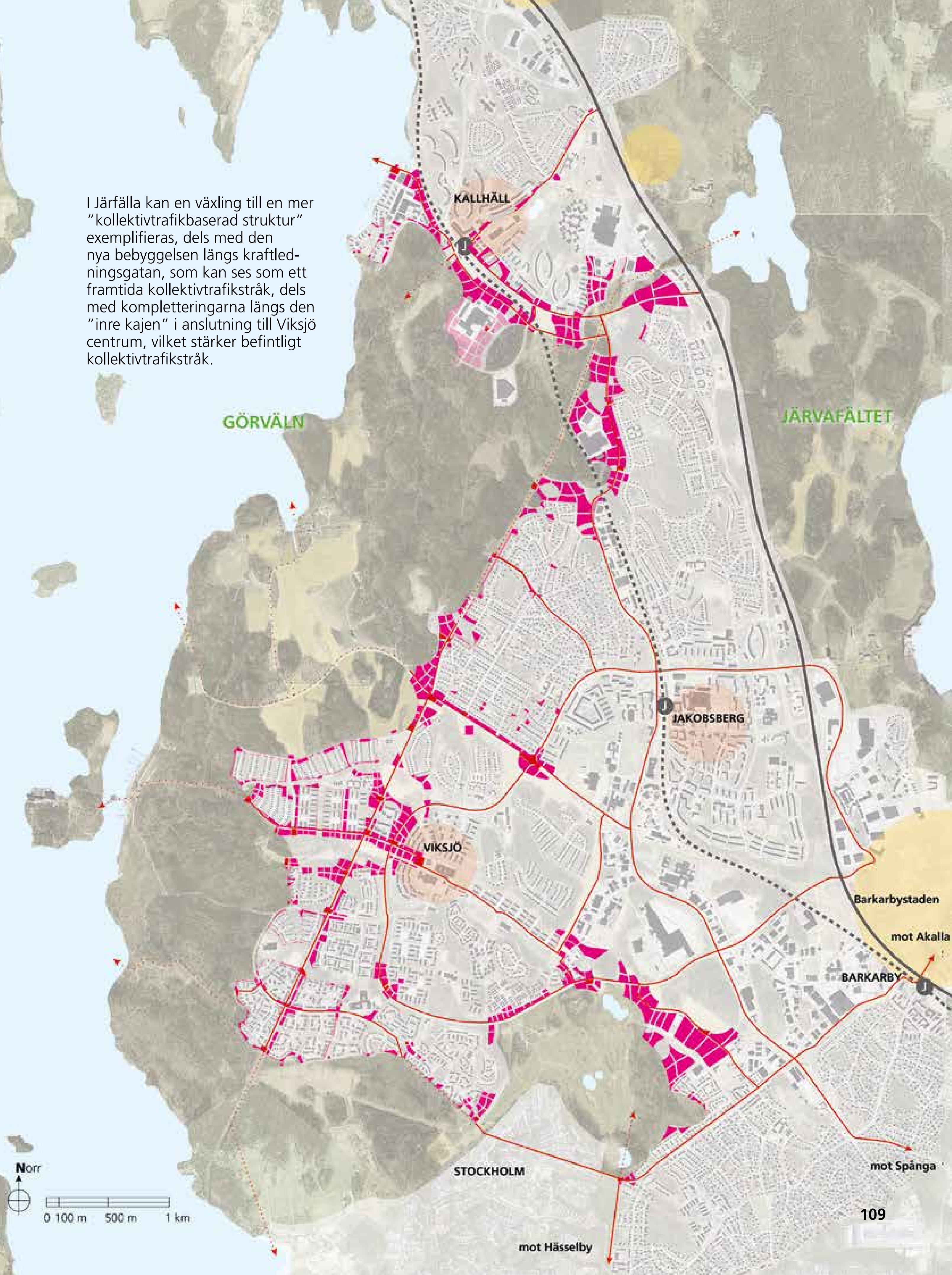
Att bostäder och arbetsplatser ska lokaliseras inom gång- och cykelavstånd från större målpunkter och attraktiv kollektivtrafik kan tyckas självklart, men är något som inte alltid sker i praktiken. I detaljplanearbetet bör man därför alltid analysera hur konkurrensen ser ut för de olika transportslagen till viktiga målpunkter. Detta kan göras genom att jämföra olika färdmedels restidskvot. Ett bra riktvärde är att de hållbara färdmedlens restidskvot* jämfört med bil bör vara max 1,5. Jämför förslagen i verktyget om resesekvenser* och tidsgeografi*.



Bubbelstaden är svår att kollektivtrafik-försörja, antingen kränglig linjeföring eller hållplatser ute vid stora vägen.

Klassisk stadsväv är lätt att kollektivtrafik-försörja.
Öppen för olika linjedragningar

I Järfälla kan en växling till en mer "kollektivtrafikbaserad struktur" exemplifieras, dels med den nya bebyggelsen längs kraftledningsgatan, som kan ses som ett framtida kollektivtrafikstråk, dels med kompletteringarna längs den "inre kajen" i anslutning till Viksjö centrum, vilket stärker befintligt kollektivtrafikstråk.



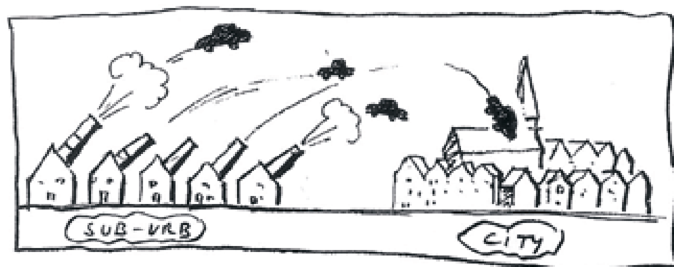
Verktyg 30

Konkurrenskraftig cykeltrafik

- hälsosamt för individen och för staden

För god tillgänglighet* och en konkurrenskraftig cykeltrafik* är det viktigt att planera cykelnätet med tät maskvidd och gena sträckningar. För att cykelstråken, för såväl rekreation som arbetspendling, ska kännas trygga och säkra, bör de ligga i anslutning till bebyggelsen, nära entréer och med god belysning.

Genom utveckling av yttre och inre kajgator skapas ett attraktivt och livgivande cykelnät i de perifera delarna av staden. Det skapas både inre och yttre trygga genvägar för cykeltrafiken mellan stadsdelar som tidigare inte varit sammankopplade med cykel. Likaså lyfts kvaliteten för rekrationscykelstråken*, som kan anläggas på framsidan av kajen och i anslutning till bebyggelse. Utbytet blir ömsesisidigt: stadsbrynen genererar bebyggelser för service och händelser. De cyklande adderar liv och rörelse, så att stråken kan användas både dag- och kvällstid.



Ironisk kommentar till bilsamhället av L Krier:
Städer med sitt innehåll zonerat till olika "genomfartsfria" bostadsområden, campus och företagsparker, visar sig generera stora trafikmängder - hos någon annan.

Slutsats: Eftersom rörelser också är en belastning på våra ekosystem och individernas tids- och livspussel, har det blivit viktigt att skifta fokus mer på tillgänglighet* än på rörlighet*. Enligt devisen: "vi bör planera för största möjliga tillgänglighet med minsta möjliga rörlighet".
Christer Ljungberg, Trivector AB



Verktyg 31

Tillgänglighet*

– enkla tillgänglighetsmått som checklista
- om devisen att planera för "största möjliga tillgänglighet med minsta möjliga rörlighet"

I en god stadsväv är det enkelt och självklart att i första hand cykla, gå och åka buss eller tåg. Då har vi ett hållbart transportsystem med hög tillgänglighet för alla. Medlet för att nå detta handlar i stor utsträckning om mix*, dvs att planera för närhet och korta avstånd till olika målpunkter.

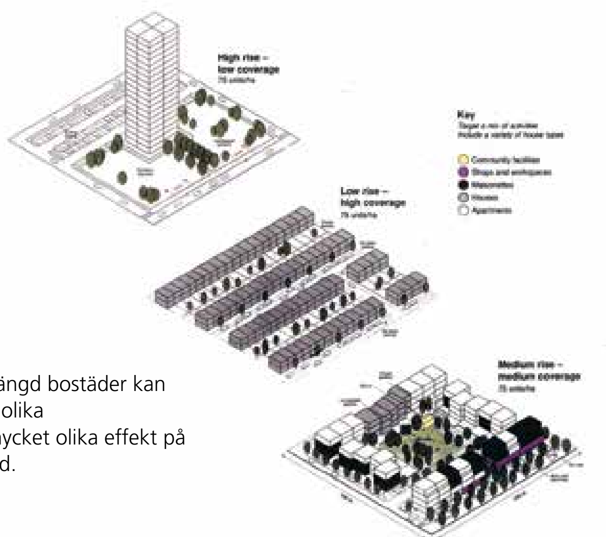
Det är tillgängligheten* i trafiksystemet som är nyttan, medan själva rörligheten* i sig är förenad med tidsåtgång, kostnader och risker. Enligt Nationalencyklopedin är tillgänglighet* "möjligheten att nå något önskvärt", medan rörlighet* är "möjlighet till transporter", möjligheten att röra sig snabbt och långt.

Tillgänglighet:
Som mått på en stadsdels tillgänglighet kan följande enkla tillgänglighetsmått användas:

- Gångavstånd till viktig basservice (urval eller till x % av det totala utbudet). Minsta acceptabla standard är:
  max 2500 meter till service (motsvarar 10 min med cykel eller 20-25 min promenad),
- Gångavstånd till skola och kollektivtrafik. Minsta acceptabla standard är:
  max 1000 meter till grundskola (motsvarar 10 min promenad)
  max 500 meter till kollektivtrafik med 15 minuters trafik (motsvarar 5 min promenad)
- Antal boende eller sysselsatta inom t ex 400 meter från hållplats (kollektivtrafikens täckningsgrad)
- Kollektivtrafikens turtäthet



Foto: Søren Schnoor, IBL Bildbyrå

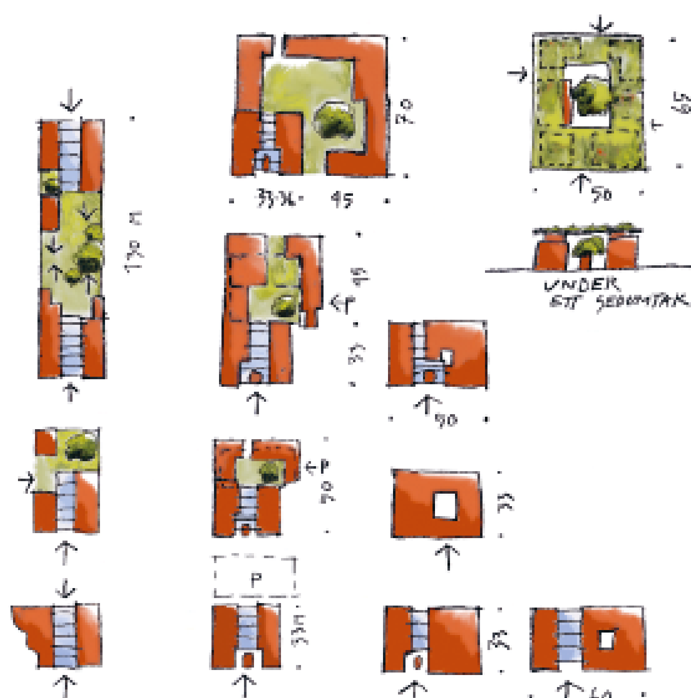


Samma mängd bostäder kan grupperas olika
- och ge mycket olika effekt på pusslet stad.

Tillgängligheten* för människor i en stadsdel kan bedömas genom närheten till exempelvis service, skola och kollektivtrafik. Det gäller i första hand vad som nås inom gångavstånd, det som internationellt benämns walkability*, liksom också cykelnätets och kollektivtrafiknätets utbredning och konkurrenskraft jämfört med "bilens asfaltnät". se reskvot*.

Generellt kan sägas att de stadsdelar som är lokaliserade så att de kan dra nytta av befintliga samhällsstrukturer, t ex stadsdelscentra, kollektivtrafik och cykelnät, bedöms utgöra hållbart byggande.

Kvarterstypologi för kvarter i universitetsstad - med mix av akademi, avknoppningsföretagande, service och boende



Verktyg 32

Kvarterstypsmatriser*

- visar spelbarhet med olikstora kvarter,
- kvarter skapar stadsrum - gaturum, torgrum & parkrum

En matris av kvarterstyper kan se ut på många olika sätt. En god grundregel: tänk i ett Steg 1 ut en kvartersstruktur med en mix av kvartersstorlekar och, däremellan, en småmaskig silande gatuväv* av olikstora gator. Håll sedan i ett Steg 2 graden och arten av bebyggelse i respektive kvarter öppen, så öppen som det enskilda planeringsfallet tillåter.

Den till höger visade matrisen visar i en serie hur olika täthet kan ernås genom tre variabler:
- ✤ genom att bygga mer och mer längs kvarterets periferi,
- ✤ genom att öka antalet våningar längs samma periferi,
- ✤ genom att dela kvarteret i fler delkvarter och därigenom skapa mer längdmeter gata att bygga längs.

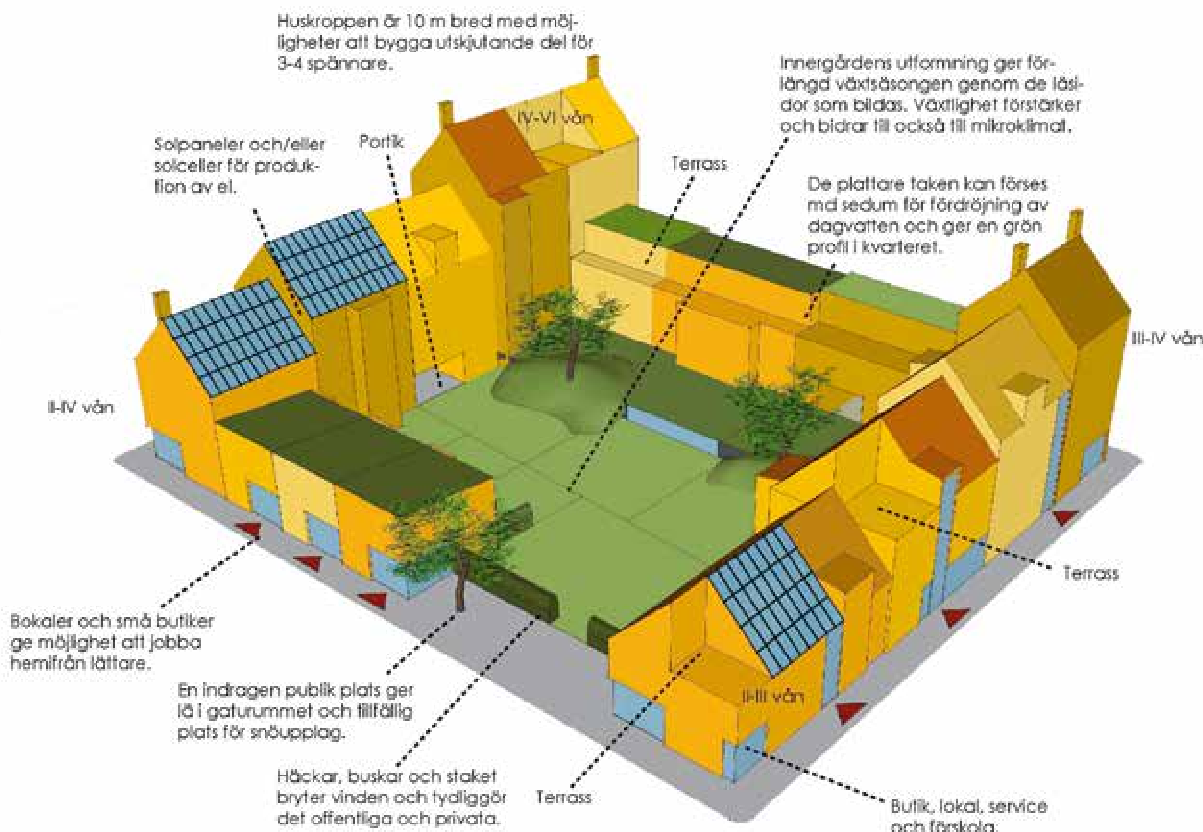
Siffervärdena visar viktiga nyckeltal för mängden kvm BTA* i ett kvarter = e-tal*, parkerings-tal*, genererad trafik, mm.

Matrisen visar att en intressant brytpunkt vid cirka e=0,6 utgör den skala där kvarteret kan klara sin bilhantering med carports och individuella garage. Vid tätheter högre än den nivån behövs garage, antingen som underbyggnader eller som garagehus.

Eftersom många projekt brukar bli en fråga om garageekonomi är en tolkning att bebyggelser upp till genomsnittliga 2,5 vån utgör ett användbart intressant spann för många stadsbyggnadsprojekt. Åtminstone i små och medelstora städer.



Lärdom av gränd i Burano:
det enskilda huset i en spännande stadsrum kan hålllas enkelt,
...det är mixen som ger en betagande effekt.



I gestaltningsprogram för Östersunds Storjöstrand, läggs fokus på "kvarterets uppgifter":

- att tillsammans med andra kvarter forma gaturum, torgrum och parkrum,

- att ha lägenhetsfönster och entréer som ger gatan känsla av "eyes-on-the-street"

- att fördela hushöjder så att kvarteren bakom har kvar sin sjöutsikt,

- att erbjuda en del av bottenvåningarna till stadens liv i form av ytor för verksamheter eller service

EXEMPEL AV 1 HEKTAR KVARTER MED OLIKA EXPLOATERING

Kvarterstyp	Villastad	FÖP -30 %	FÖP-nivå	FÖP +30 %	Tät stad
e-tal	e=0,25	e=0,4	e=0,6	e=0,8	e=1,2
Våningsantal i snitt	II	II	II½	III	IV
BTA exkl G	2 500	4 000	6 000	8 000	12 000
BTA inkl G				11 000 (~e=1,1)	16 000 (~ e=1,6)
Antal bost B100	16	400	60	80	120
Antal bost/arb 70/30	1750/750	2800/1200	4200/1800	5600/2400	8400/3600
Antal bost/arb 30/70	750/1750	1200/2800	1800/4200	2400/5600	3600/8400
Garage/Parkeringsplatser	G/P individuellt	2 garagegårdar	3 garagegårdar	P-hus 2 700 m² ~100 p-platser	P-hus 3 700 m² ~135 p-platser
Trafi kgenerering B	110	180	270	360	540
Trafi kgenerering 70/30	135	215	325	430	650
Trafi kgenerering 30/70	160	210	400	530	790
Hårdgjord yta					

Husmatris
vid komplettering
i småstad / stad.

Husmatris
vid komplettering i
dalabyn Sundborn.

Verktyg 33

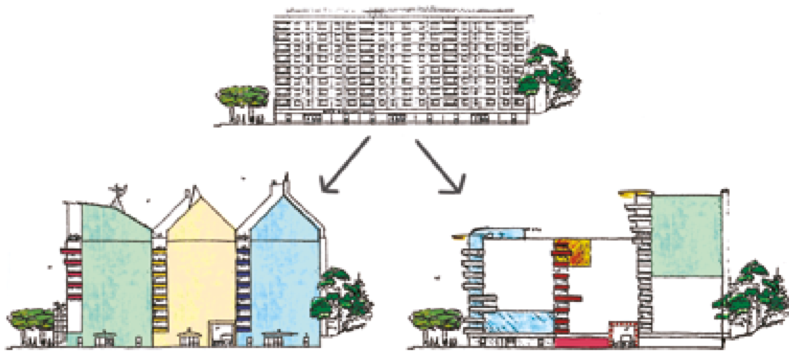
Hustypsmatriser

- huset har en uppgift i stadsrummet och kvarteret

Repertoaren av hustyper är på sitt sätt oändlig, och bör av många skäl hållas mycket fri. Ickeförty, finns det goda skäl att främja val av hustyper som har urbana kvalitéer, dvs som har en aktiverande relation till sitt grannskap, som underbygger trivsel och trygghet mot gaturum och gårdstun. Hustyper som är påverkbara över en lång livslängd, får med tiden personliga tumavtryck och nya innehåll, som ökar känslan av människors närvaro, och därmed också känslan av trygghet. Fasader kan, som väggar i gaturum, torgrum och parkrum, alltså sägas ha den fyrfaldiga uppgiften att både glädja vårt öga, bejaka vår skaparlusta, stärka trygghet, och erbjuda fickor för service och näringsidkanden. Variation och lekfullhet är utifrån detta synsätt bara delvis en visuell fråga, den kanske viktigare delen är att variationen i sig frigör fantasi och initiativ, känslan att här kan jag som individ vara med och göra mitt avtryck.

"Staden är vertikal, förorten horisontell", säger en devis. Det är en både roande och tänkvärd observation. Den åskådliggör också en visuell följd av zon-planeringens storskalighet: långa enformiga fasader. Jan Gehl har i sin beskrivning av stadskvalitéer lyft fram variation längs en gata som ett viktig urban kvalité, en slags "gehl-index"* - ju fler entréer och händelser per 100m trottoar desto högre poäng.

"Mitt hus är grannens utsikt", säger en annan devis. Devisen kan tyckas än mer uppfordrande, när man adderar att "mitt hus också är grannskapets, gatuflanörens eller torgbesökarens utsikt". Men en överraskande observation visar att ju mer vertikalt indelad fasadserien är, desto mindre krav behöver ställas på den enskilda fasadens estetik. Blandningen i sig ger estetiken – en vacker stad behöver inte vara en dyr stad. Men hus behöver relatera till sitt gaturum: visa "good manners in Architecture"* som Trystan Edwards* formulerade det för nittio år sedan.



Recept för anonyma miljonprogramshus:
"mer funkis" eller "mer tradis"?
- Det må kvitta, det viktiga är att individualisera, gärna trapphusvis.



Kvarter för Bo18, Linköping:
Individualisering
- genom småskalig marktilldelning och
öppet gestaltningsprogram.

Stadsplan: okidoki arkitekter



Almere Holland: Här har individualisering och ”bottom-up”-planering gett mycket fria händer, tomterna är fixa, arkitekturen fri... Tomter för enskilda liksom tomter för byggemensakaper. En del bygger ”tradis” andra mer modernt kubistiskt. Ofta sida vid sida.

Källa: Gemeente Almere






Fig 7: Vad mänsklig civilisation nått fram till efter 7 000 år?
Hållplatser för de »trafikfattiga» bör ligga skyddat och centralt inne vid torget eller stråket.
(Teckning Björn Berg)

Verktyg 34

Hållplatstorg*

- sekvenser av hållplatstorg gör kollektivtrafiken till huvudfåra

Hållplatser har kraft att generera service. Om de kombineras med andra tvärande trafikslag kan det allmänna färdmedlet få den centrala roll som det bör ges för att kunna konkurrera med bilsystemets skaldrivande dynamik. En mycket god förebild och illustration på hållplatstorgets dynamik är den sekvens av hållplatstorg som 12an i Bromma visar. Här har lokal service överlevt överraskande väl i en gles trädgårdsstads-skala, trots mördande konkurrens från stormarknader i alla väderstreck.

Hållplatstorg formas med fördel som en rektangel tvärs det passerande färdmedlet. Det skapar en kort passage och en naturlig fördelning av aktiva och lugna torgdelar. Passage för andra färdmedel i tvärande riktning ökar karaktären av korspunkt och därmed också potentialen för att det genereras torgliv och stadsliv.

Med en torgyta markerad med ett p-gitter av t ex vita punkter, pollare, träd och lyktstolpar kan man antyda lägen för gäst- och kundparkering, men då på ett sätt så att "bilisten tar med sig p-platsen när han/hon lämnar torget". God förebild: det medeltida torget i Mariefred – tidvis fest- och marknadstorg, tidvis och delvis också gäst-parkering.


Eniro

Hållplatstorg längs 12an i Bromma
- "Sveriges bidrag till stadsbyggnadskonsten"
- spårvagnen stannar vid torgkanten, passerar torget i låg startfart
- samma sak när den sedan kommer från andra hållet.





Tolvan som inspiration vid varje stadsplanering: "Tänk torg och tänk dem gärna som en sekvens av hållplatstorg"

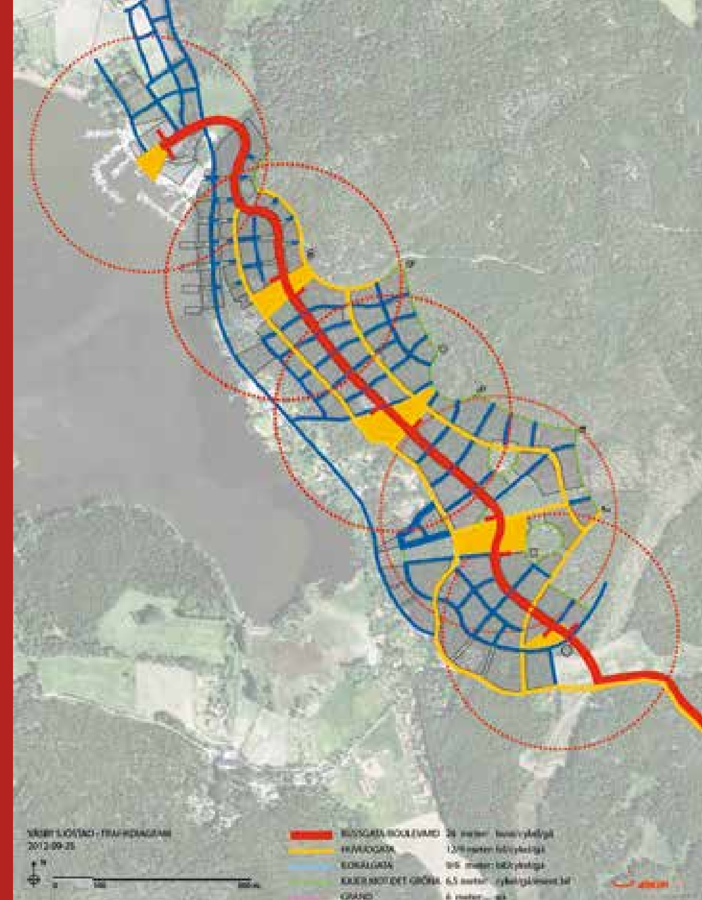
Verktyg 35

Trygghet längs gränssnittet mellan stad och land

- Kajen längs sidan av grönkilen erbjuder det trygga alternativet till stigar och stråk ute i grönkilen

Våra grönkilar är uppskattade men tyvärr också ofta lågt nyttjade. Även om tystnaden kan vara en fördel för djurliv och för dem som därmed har skogen lite för sig själva, finns det praktiska skäl som otillgänglighet och otrygghet som hämmar nyttjandet av en resurs som borde komma fler till del.





Tolvan som inspiration, exemplet Väsby Sjöstad:
Först: sekvensen av hållplatstorg - och bussgatan som huvudfåra.
Sedan: huvudgator på ömse sidor, med passager vid respektive hållplatstorg - för att stärka torgens kommersiellla funktioner.
Sist: gatuväv av lokalgator - med möjlighet att i gåfart passera bussgatan och alltid med prio-signal för bussen.

Långtorg, ett exempel:
Hpl-torg ges livfullhet, dels genom att det utgör korspunkt mellan trafikslag, dels genom mix av funktioner: här bostäder till höger, verksamheter till vänster.
Här illustreras också dagvattenfång och lägen för 'husen vi glömde' kompletteringar som kan bli aktuella över tid.


Foto: Peter Svensson

Tunnelparadoxen: Otrygghet gentemot framrusande bilar, blev otrygghet i gångtunnlar. Slutsats: shared space är tryggare space.
Verktyg: Smärre mått, lägre hastigheter, trafik på de gåendes villkor, bilism i urban form.


foto: Bengt Säverman

Silverdal, Sollentuna - ett gott exempel på Kaj mot det gröna - och mot en bäck ....ännu inte mot en havsvik....

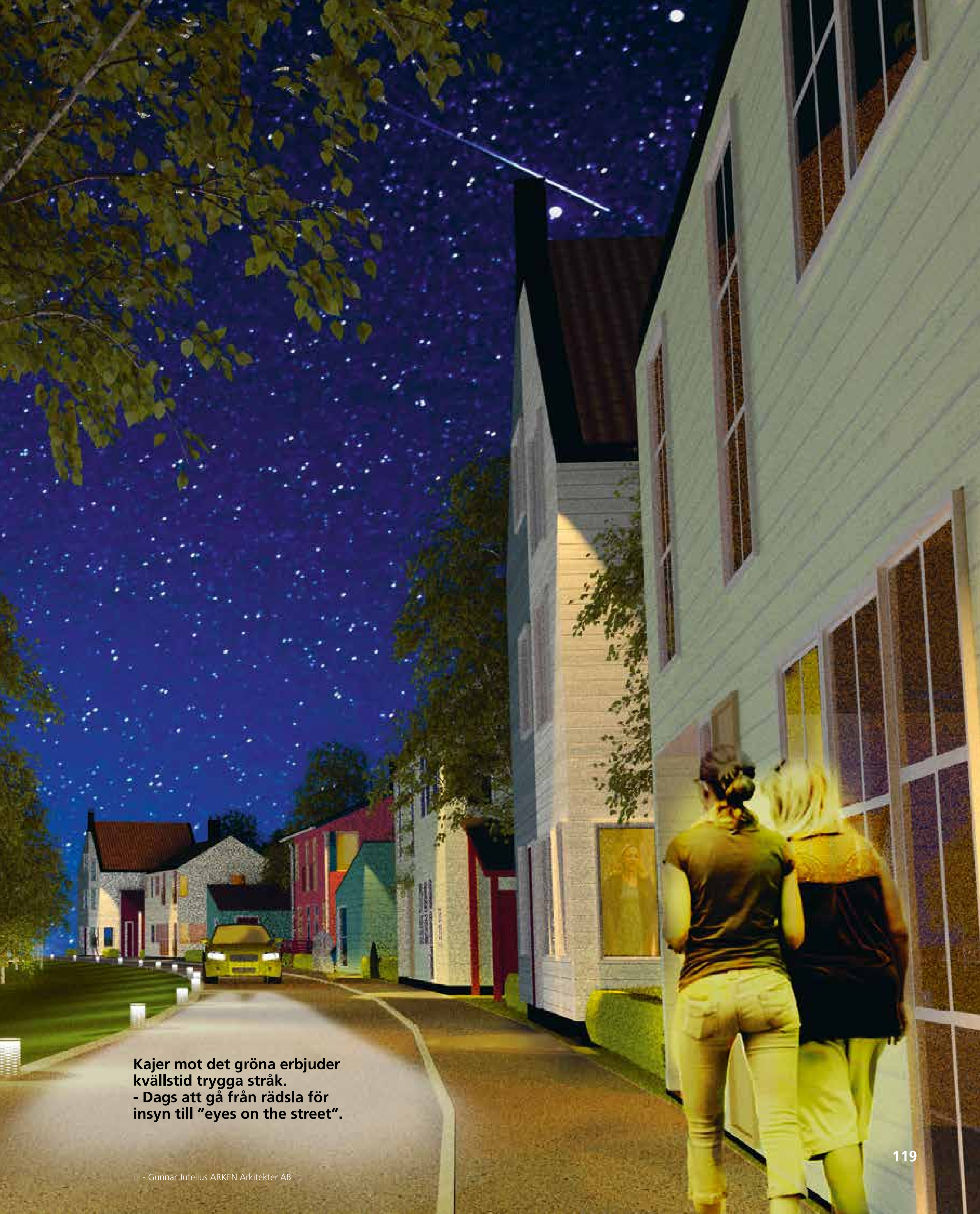


"Kajer mot det gröna" kan här göra nytta: de gör naturen tillgänglig för många fler. De erbjuder bekväma alternativ till stigarna inne i grönkilen; kvällstid erbjuder de alternativ för äldre eller andra som känner otrygghet ute i en skog eller i miljöer där det inte finns människor i närheten. Med fler användare blir det också fler som värnar grönstrukturens bestånd och kvalitéer.

Genom att just ta fasta på gränssnittet, visar metaforen med "kajer mot det gröna" flera intressanta potentialer. Baksidor, och ytor utan tilllhörighet, har en tendens att chansera, bli upplag för gamla julgranar och skräp. En anonym "allas mark" kan lätt bli "ingens mark" eller ingens ansvar. I många av våra städers utkanter gränsar bebyggelsen mot naturen med senaste byggetappens baksida/utsida. Det sker på ett sätt som ger plats för många ovårdade, obefolkade och otrygga platser och stråk. Ofta är bebyggelsen också trafikmässigt planerad så att den vänder "baksidan" mot naturen. Stora parkeringsytor, hus med höga fönsterlösa socklar, bullriga vägområden gör gränssnittet* mellan bebyggelsestruktur och grönstruktur ofta både ocharmigt och otryggt. Om den här typen av stadsbryn ska bli en levande och aktiv gräns, värd att värna, måste den formas mer attraktiv och trygg – det som i denna handbok lyfts fram som en "kaj mot det gröna".
Här erbjuds ett alternativt grönstråk där människor gärna rör sig, vid de tider av dygnet när de vill både uppleva det gröna och ändå känna tryggheten av människor i närheten. Aktiva människor i odlingslotter, ett utegym eller ett sommarcafé bidrar till tryggheten.

Kajformen och det som amerikanarna kallar "eyes on the street" får oss att känna oss trygga. Den tydliggör avgränsningarna mellan olika "revir". När de offentliga ytorna är tydligt offentliga, och de privata ytorna tydligt privata, slipper vi känna oss osäkra på var vi har tillträde och vågar röra oss närmare varandra. Här kan människor känna sig fria att röra sig utan att känna obehaget av att störa, samtidigt som närheten till de boende i den privata sfären inger trygghet.

Gaturummen och de "inre kajerna" in mot stadens centra har samma behov av trygghet. Garage och parkeringsytor får inte dominera mötet. Viktigt är belysningen, att fönstren inte sitter för högt över höga, mörka socklar, utan att husen möter gatan med upplysta fönster, entréer och små förgårdar.



**Kajer mot det gröna erbjuder kvällstid trygga stråk.
- Dags att gå från rädsla för insyn till "eyes on the street".**

ill - Gunnar Jutelius ARKEN Arkitekter AB

Verktyg 36

Kajformer/landskapsrum

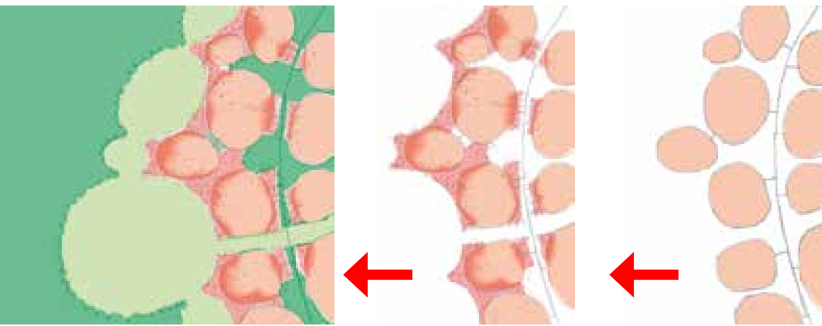
- stadsbrynets* form formar också landskapsrummets form

Vi bygger inte bara hus och stadsrum, vi bygger också landskapsrum. Jordbruk och skogsbruk har redan berört de mesta av våra landskaps kvadratmetrar, vi har satt spår både av vård och vanvård.
Så fortsätter vi att göra: när det gäller landskap påverkar vi både genom att göra saker och genom att låta bli att göra saker. Natur växer. Arter slåss om utrymmet, tar över eller retirerar.

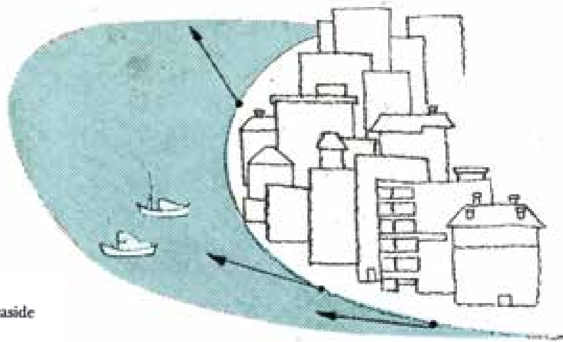
Att sätta gränser för städers utbredning ska utifrån detta perspektiv ses som en aktiverande handling. Gränser igångsätter bryneffekter, på både bebyggelsesidan och den gröna sidan. Gränser lockar. Både till gröna lokaliseringar och till byggande. Metaforen Kajer mot det gröna avses styra våra tankar till att se hur baksidor kan blir aktiva framsidor. "Som vore det fråga om kajer mot det blå, mot en bukt eller ett hav".
En genomtänkt gränsdragning gör "kajen" omväxlande.
Handboken illustrerar hur kajen på bebyggelsesidan kan ha allt från villastad till stor stad, och på den gröna sidan allt från ren skogsnatur till ängar, odling och dagvattendammar.
En serie "bukter" illustreras som en möjlighet att längs gränssnittet dela in en lång vy till delvyer av olikstora famnande landskapsrum med olika karaktärer och olika hemhörigheter.

Med en sådan linjeföring kan den som rör sig längs kajen dessutom erbjudas en serie fonder och accentuerade växlingspunkter med profillägen för service: som naturrum, förskolor eller andra funktioner av allmänt intresse.

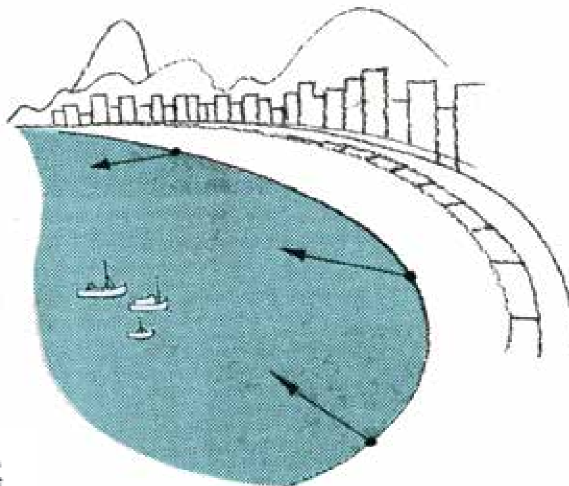
Ett annat exempel, med kajer både utåt och inåt:
Längsgående "kajer mot det gröna" kan som i illustrationen för stråket Nynäshamn-Ösmo formas till en flätande form av bebyggelse, vatten, skog och odling, både odling inåt och odling utåt. Formen av "fläta" ger, med sin serie av hållplatstorg, urbana kvalitéer i längsled och samtidigt, i tvärled, naturnära, skogsnära och odlingsnära, kvalitéer. "Urbant i längsled, agrart i tvärled". Illustrationen på denna "flätan"* kan ses som ett exempel på de fingerplaner* som rekommenderas om en kommun vill eller behöver växa utåt. Jfr verktyget Reparativa kompletteringar*.



Kajer mot det gröna:
forma gränsen så att det uppstår en serie landskapsrum.
Baksidor har blivit en serie framsidor



82
Convex curve in seaside landscape



83
Concave curve in seaside landscape

The Aesthetics of townscape, Yoshinobu Ashihara, 1984, Cambridge, Mass, MIT Press.

Slutsats: Kajformens geometri kan ge artikulerade lägen för gröna etableringar för olika målgrupper, från lokala intima platser till paradlägen för regionala eller nationella etableringar. Allt från stugor vid en koloniträdgård, till naturrum, eller en arena för kultur eller idrott.

BEFINTLIG BAKSIDA FÖR NATUR OCH STAD

vag baksida

Villa med prickmark | Gata | Villa med prickmark | Villa med prickmark | Gata

SITUATION A. BYGGRÄTT PÅ EGEN TOMTEN

tydligt gränssnitt

G/C stråk Delvis körbar | Byggrätt | Gata | Villa med prickmark | Villa med prickmark | Gata

SITUATION B. FÖRLANGD TOMT + BYGGRÄTT

tydligt gränssnitt

G/C stråk Delvis körbar | Förlangd tomt med byggrätt | Gata | Villa med prickmark | Villa med prickmark | Gata

SITUATION C. NY TOMT MED EGNA INFART

tydligt gränssnitt

G/C stråk Delvis körbar | Ny tomt | Byggrätt | Gata | Villa med prickmark | Villa med prickmark | Gata

SITUATION D. GATA MOT KAJEN + INFART FRÅN BÅDE SIDOR

tydligt gränssnitt

Gata | Ny tomt | Förlängd tomt med byggrätt | Gata | Villa med prickmark | Villa med prickmark | Gata

SITUATION E. NY GATA + NYTT KVARTER

tydligt gränssnitt

Gata | Nytt kvarter | Ny gata | Ny tomt | Byggrätt | Gata | Villa med prickmark | Villa med prickmark | Gata

SITUATION F. PARKRUMSV ÖVERGÅNG + NYTT KVARTER

tydligt gränssnitt

Gata | Nytt kvarter | t.ex. odling | G/C stråk Delvis körbar | Förlängd tomt med byggrätt | Gata | Villa med prickmark | Villa med prickmark | Gata

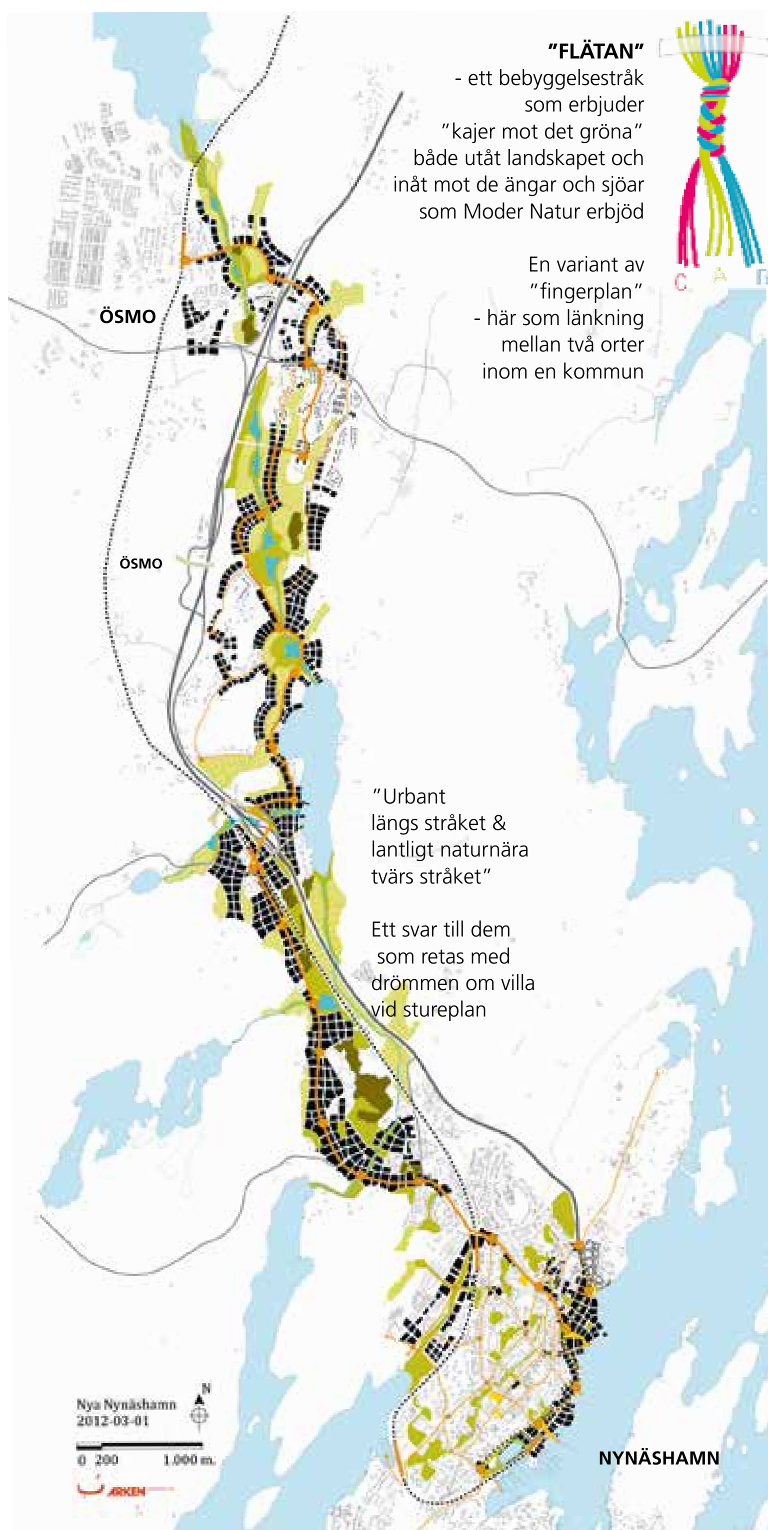
Befintlig | Byggrätt | Byggnader på ny tomt

Situation: FÖRE



Situation: EFTER





Arken Arkitekter.

Kjell Forshed & Erika Wörman för UCR, Urban City Research och kommunen.

Verktyg 37

Grönstruktur längs och tvärs kajen

- Passa på att komplettera de stora grönkilarna med tvärande grönkilar in i stadsdelarna

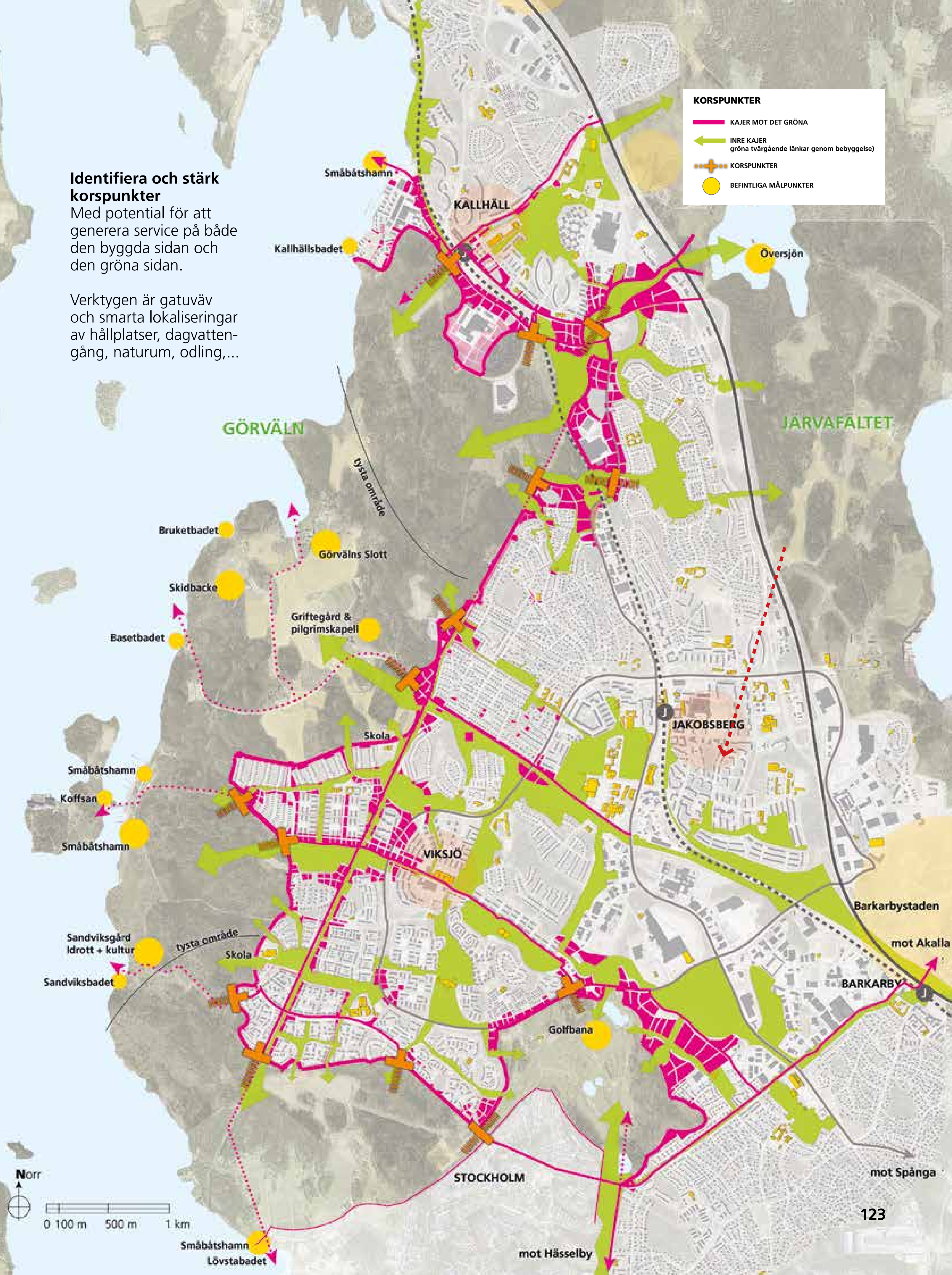
Handbokens betoning av Kajer mot det gröna har två sidor: betoningen av att både bebyggelsestrukturen och grönstrukturen mår bra av ett gränssnitt med en karaktär av framsida och offentlighet. I samband med medborgardialoger kom två tydliga reaktioner: de boende vid reservatets kant vill ha fortatt nära till naturen och tycker att växttrycket också borde ta plats längre in i stadsdelen, "studsa inåt". De som bor längre in tycker att de också vill avnjuta de begivenheter som finns och beräknas växa längs reservatet/grönkilen.

Slutsats: Illustrera mer byggande in mot stadsdelens inre delar, och samla och stärk tvärande gc-stråk och glipor så att de blir gröna länkar mellan stadsdelens centra och lockelserna ute vid reservatet/grönkilen. Utforma även gärna dessa länkar med "inre kajer", dagvattenhantering, lek, odling, djurhållning och service. Naturligen i mindre skala, men så formade att de bildar korridorer både för människor, fauna och flora.

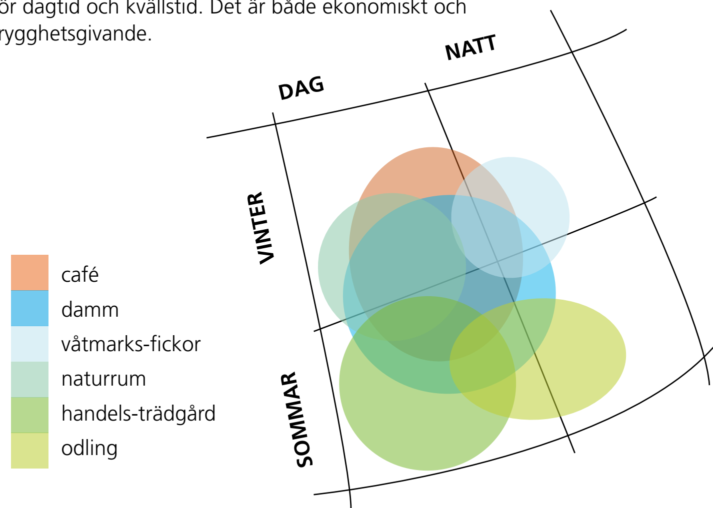
Kajerna, både de yttre och inre, ges potential genom att:

- läggas nära befintliga strukturer och befintliga rörelsemönster
- formas som eftertraktade länkar mellan åtskilda bostads- och arbetsområden
- formas som nya länkar mellan intressanta begivenheter och blickfång
- utnyttja befintliga eller önskade begivenheter, både längs gränssnittet och in mot stadsdelens centra
- skapa korspunkter med stigar och stråk in mot reservatet och dess lockelser
- programmera lägen för service och andra etableringar.
- komplettera befintliga målpunkter med ytterligare program
- ansluta kajen mot inre kajer

Jfr verktygen urbana etableringar* och gröna etableringar*

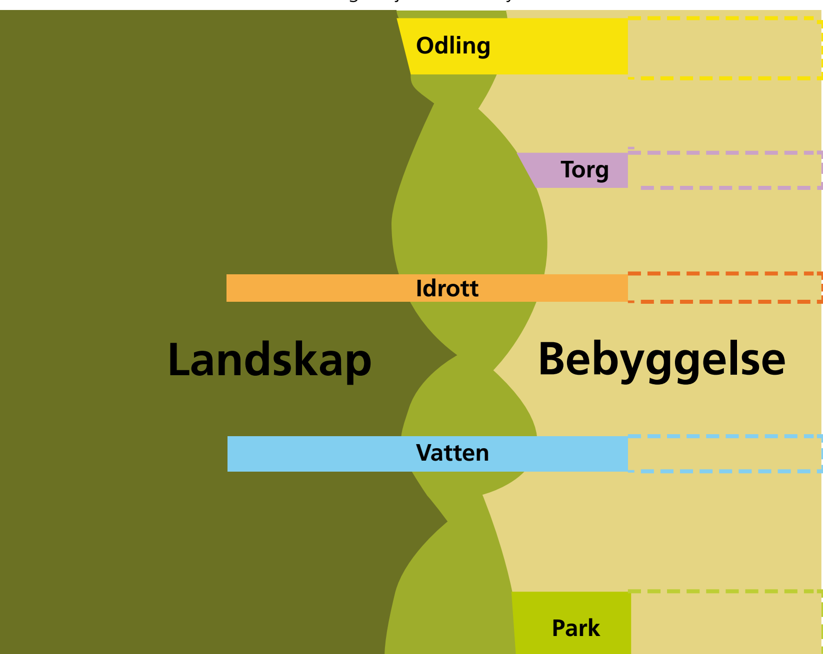

KORSPUNKTER
KAJER MOT DET GRÖNA
INRE KAJER
gröna tvärgående länkar genom bebyggelse)
KORSPUNKTER
BEFINTLIGA MÅLPUNKTER
Identifiera och stärk korspunkter
Med potential för att generera service på både den byggda sidan och den gröna sidan.
Verktygen är gatuväv och smarta lokaliseringar av hållplatser, dagvattengång, naturum, odling,...
Småbåtshamn
KALLHÄLL
Kallhällsbadet
Översjön
GÖRVÄLN
JÄRVAFÄLTET
tysta område
Bruketbadet
Görvälns Slott
Skidbacke
Griftegård & pilgrimskapell
Basetbadet
JAKOBSBERG
Skola
Småbåtshamn
Koffsan
Småbåtshamn
VIKSJÖ
Barkarbystaden
Sandviksgård Idrott + kultur
tysta område
Skola
mot Akalla
Sandviksbadet
BARKARBY
Golfbana
Norr
0 100 m
500 m
1 km
STOCKHOLM
mot Spånga
Småbåtshamn
Lövstabadet
mot Hässelby

Överväg aktiviteter för både sommar och vinter, både för dagtid och kvällstid. Det är både ekonomiskt och trygghetsgivande.





Generaliserad struktur längs kajen / stadsbrynet



Verktyg 38

Tillgång till närnatur och park

- Om faktiska mått och upplevda mått

Ett av målen med en fungerande kaj är att ge stadens människor en god tillgång till natur och park för hälsosam avkoppling, för fysisk aktivitet för stimulerande möten och för härliga naturupplevelser.

Boverket har idag tydliga riktlinjer för vad som är god tillgång till s.k. bostadsnära natur. Målet är att alla ska ha natur för rekreation (minst 1 hektar) inom högst 300 meters avstånd från sin bostad. Man brukar räkna med att ”promenadavstånd” är ca 300 meter och sedan tidigare vet man att om park och natur ligger inom gångavstånd så är vi mer benägna att använda dem ofta. Sedan 2012 finns en nationell uppföljning av hur väl vi uppfyller detta mål kring Sveriges tätorter.

Den bostadsnära naturen är den som har störst betydelse för människors hälsa, helt enkelt för att den ligger så nära att man utnyttjar den ofta för promenader, hundrastning, motion o.s.v. För att svara upp till människors behov av grönytor, behövs dock en större urskiljning av den nära naturen. Ett sätt är att beskriva den i s k sociotopvärden och parkvärden, enligt metodik från Stockholms stads parkprogram.

Verktyg 39

Upplevelsevärden i natur och park

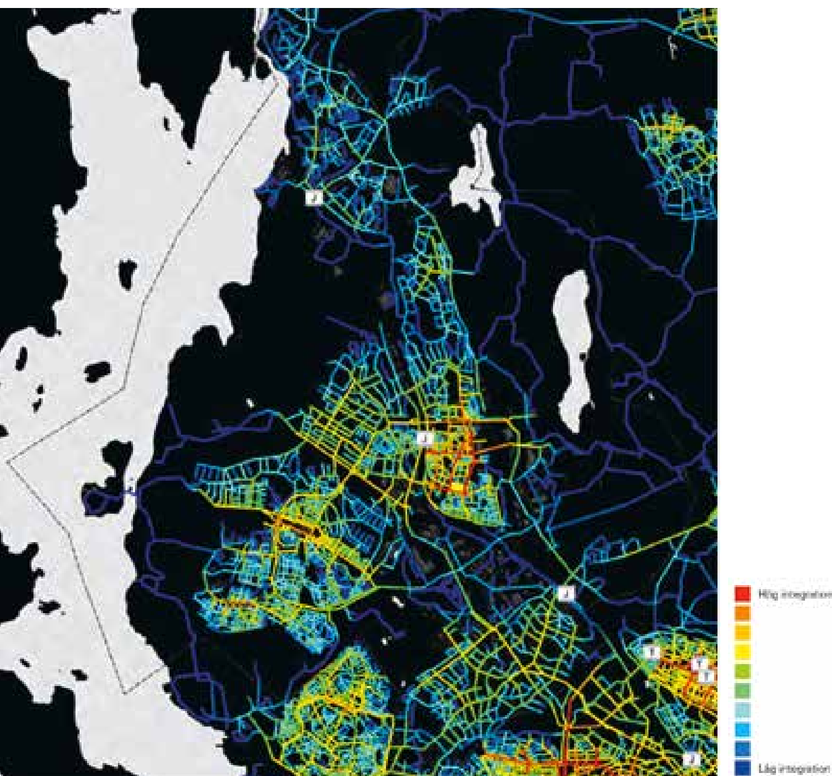
- Beakta vädrets, dygnets och årstidernas scenografi

En variation av naturmiljöer och parker lockar bäst till rörelse och aktivitet i kajen. Det blir då också lätt att variera sina promenader efter årstid, eller efter tycke och smak.
Idag använder vi ofta begreppet ”upplevelsevärde” för att beskriva en viss typ av karaktär på natur eller park (ett begrepp från arbetet med Storstockholms regionplan). Eftersom upplevelser i stor omfattning är personliga, kan de väldefinie-

Naturum Stendörren Ark. Per Liedner

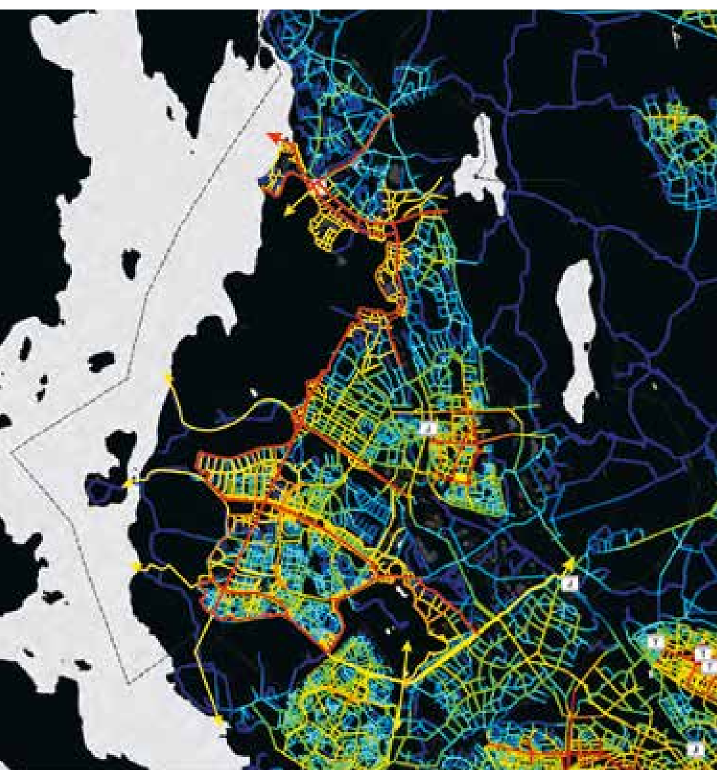
Tåkern Naturum Ark. Gert Wingårdh
Foto: Åke Eson Lindman

Gatunätets rumsliga integration
Nuläge, enl studie av SpaceScape inför ÖP 2013



...ju rödare, desto bättre betingelser för stadsliv.

Avsedd effekt vid ett Kaj-projekts finmaskigare gatuväv, nya stråk.



rade upplevelsevärdena vara en gemensam grund för diskussioner.

Variationen av värden är viktig, men planeringen bör också gynna särskilt populära upplevelsevärden, t.ex. " utblickar", "kulturlandskap" och "vattenkontakt", men också det mer stillsamma "skogskänsla och trolska miljöer". Möjligheterna till variation av upplevelsevärden beror förstås på landskapets förutsättningar, men en del värden är också beroende av investeringar ock skötsel för att komma till stånd och vidmakthållas.

Några upplevelsevärden är särskilt viktiga för vår förmåga att återhämta oss, att stressa av och sänka pulsen. Våra möjligheter till avkoppling är bättre i stora områden utan bebyggelse och vägar och med så lite störande ljud som möjligt. Sådana områden har kartlagts som "stora, ostörda områden", men finns också i värdena "skogskänsla" och "skogskänsla, trolska miljöer".

Verktyg 40

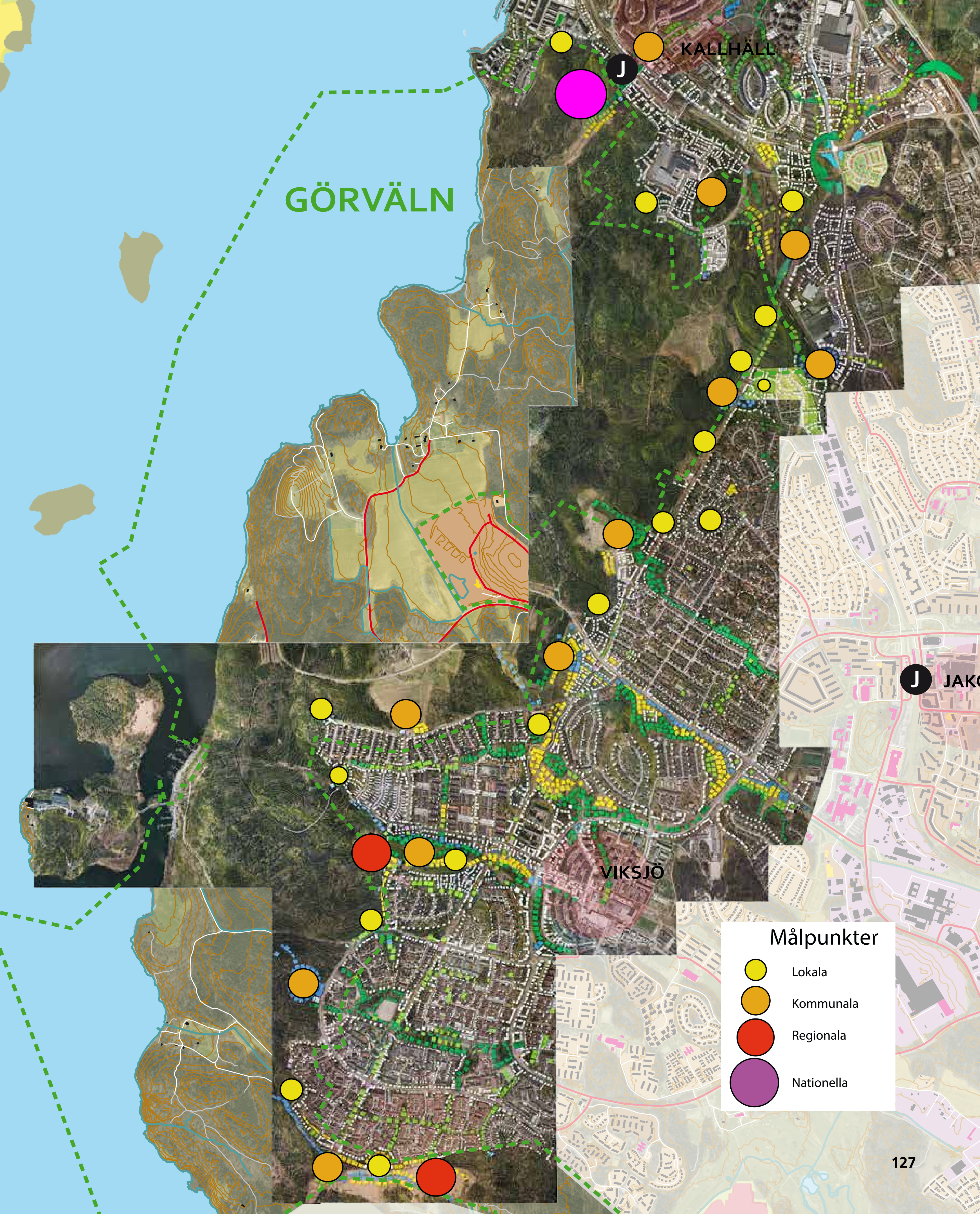
Urbana etableringar*

- Service- & målpunkter som kommunen kan tillskjuta, på bebyggelsesidan av kajen

Strategier för stadsliv i förortens bubbelstruktur är som antytts i mycket en fråga om att just väva samman bubbelstrukturen och öka graden av blandning. Karaktären av enklaver med återvändsgator behöver öppnas; byggrätter ut mot stadsbrynets "kaj" och in i stadsdelen behöver uppmuntras. Det räcker långt.

Men redan i planeringsskedet kan "kajens" urbana sida och den innanförliggande stadsdelens attraktivitet och potential för lokalt stadsliv stärkas genom en kommunal strategi för placering av hållplatstorg*, förskolor, skolor, naturum, offentliga byggnader - den slags startmotorer som i denna handbok benämns urbana etableringar* respektive gröna etableringar*.

Bryneffekter* kommer sen att ge en egen motorik.
För att växten ska bli inte bara självgående utan också hållbar, rekommenderas ett antal spelregler, styrmedel och incitament*. För incitament se BGV*. Ett styrmedel som prövats med framgång är att vid markanvisningar villkora olika procenttal av bottenvåningarna som måste/bör förberedas för verksamheter och service. Jfr Hammarby Sjöstad*, Storsjöstrand*, Tübingen*.


KALLHÄLL
J
GÖRVÄLN
J
JAKO
VIKSJÖ
Målpunkter
Lokala
Kommunala
Regionala
Nationella



Kajer mot det gröna - här mot en inre ”village green” enligt brittisk bytradition.
Agrar urbanism i byskala, Heathersfield / DPZ arkitekter.



Kommunen har en roll att etablera en generativ stadsväv och ett antal kommunala etableringar för att sätta stadslivet i rörelse.
Jerker Söderlind, Stadsliv AB



Gårdar & byar med rötter i järnålder och medeltid.
Karta från 1675, del mellan Stockholm och Stäket.
Etableringar har genom seklerna uppstått vid bryn och korspunkter. Det må gälla vid bryn mellan vatten och land, mellan skogs- och slättland, det må gälla korsningar väg-väg, väg-järnväg eller väg-vattendrag.
Kaj-projektets essens är att göra baksidor till framsidor, skapa stadsbryn i synergi med gröna och blå strukturer. Men också att återföra ett fokus på det areella, på vår kringmarks kvalitet för odling och bete.

Med Handbokens strategi för väv, byggrätter och mix och nämnda verktyg kvarstår att sen avvakta utfallet - att se om man, som kommun, konsult och medborgare, format en generativ* stadsdel, det som trädgårdsmästaren skulle kalla en god spaljé.

För så är det: en väl formad väv – gatuväv, kvartersväv och ägoväv - kommer att generera den lokalt framväxande näringsidkande som plan och planregler kan bestå med. Utfallet kan variera, och ta olika tid, men erfarenheter av den här typen av åtgärder är entydig: proaktiva strategier fungerar.

Verktyg 41

Gröna etableringar*

- Profilering med dagvattendammar, odling, lek & ekosystemtjänster - som kommun och intressenter kan tillskapa på gröna sidan av kajen

Redan i planeringsskedet avgör lokaliseringen av kaj-linjen en stor del av vilken lyst och vilka nyttor som kommer att karaktärisera olika delar av gränssnittet. En genomtänkt linje kan få kajen att just bli en kaj, en liten brygga, mot en dagvattendamm. Genom en serie konkava former kan bebyggelse och närlandskap bilda en serie landskapsrum av olika rymd eller intimitet. Där sådana svängda kajgator möts bildas accentuerade korspunkter med goda lägen för märkesbyggnader, för service liksom för olika publika nädvändigheter eller förlustelser.

Illustrationerna i handbokens zoom-del visar hur kommunen kan överväga en fördelning av lägen för lokala, kommunala, regionala eller nationella målpunkter. Dessa må sen växa i den takt som kajutformningen ger kraft till. En del etableringar hänger på kommunala initiativ, mycket annat må avvakta bryneffektens logik. Några etableringar redan i tidigt skede bör övervägas för att göra kajstråket till ett signum och ett tryggt alternativ till promenadstigar ute i grönstrukturen/reservatet.

Kajen bör sen allteftersom förses med målpunkter och aktiviteter som lockar folk från hela kommunen. Det kan vara t.ex. en handelsträdgård, friluftsgård eller matpark. Det kan också vara att utveckla någon aktivitet som anknyter till någon speciellt värdefull kulturmiljö, som t.ex. serveringen mm vid Görvälns slott i Järfälla. Entréer till naturreservat, promenadstigar och motionsspår är i sig viktiga målpunkter. Det bör sedan vara en ambition att med stöd av bryneffekten* få till stånd åtminstone någon eller några målpunkter av regional eller t o m



Marhagen, Jakobsberg
Hållplatstorg med olika relationer till kaj och inrekajer (Kraftledningsgata och Mälarvägen)

Etableringar, urbana och gröna, längs kajen
✤ Odling, individuella eller gemensamma
✤ Torg, hållplatstorg
✤ Idrott, lek
✤ Vatten, dagvattenfång
✤ caféer, seviceställen
✤ Naturrum, märkesbyggnader, kapell
Vid utformning bör man följa principen att variera grönstrukturen med park, odling, torg, vatten, idrott och vild natur.
Kajen blir också mer spännande om aktiviteterna verkligen knyter samman bebyggelsen och naturen och utnyttjar läget "vid kajen".

Producerande	Reglerande	Kulturella
• Mat • Material (djur och växtfiber) • Energi (biobränslen) • Dricksvatten • Genetiska resurser • Biokemikalier, medicin och naturmedicin	• Rening av vatten • Flödesreglering • Erosionsskydd • Pollinering • Reglering av skadedjur • Återföring av näringsämnen • Rening av luft • Klimatreglering • Fröspridning • Bullerdämpning • Koldioxidbindning	• Hälsa och fritidsupplevelser • Turism • Estetiska värden • Sociala relationer • Undervisning och kunskap • Tysta områden • Intellektuell och andlig inspiration • Vetenskapliga upptäckter

Understödjande
- Biologisk mångfald
- Vattencykeln
- Näringscykler
- Jordformation
- Fotosyntes

Ekosystemtjänster kan delas in i fyra huvudkategorier. Ett och samma ekosystem kan innehålla flera olika typer av ekosystemtjänster.

Handelsträdgård i Skälby - en lokal tradition som kan reaktiveras i ny form.



Järfälla kommun foto

nationell betydelse. Det kan vara en särskilt attraktiv friluftsgård med stort utbud av spår och aktiviteter, ett riktigt fint trädgårdscafé, en skulpturpark, en slottspark, eller ett kulturcentrum av något slag.

Kallhälls pendeltågsstation skulle kunna profileras inte bara som en viktig punkt i kollektivtrafiksystem, utan också som en grön station med plats för nån större nationell satsning vid kajens möte med reservatet.

Verktyg 42

Ekosystemtjänster*

- om "ekologi för egoister"*, eller... ...om nyttor som drivkraft

Ekosystemtjänster är alla de varor och tjänster som produceras av ekosystemen - både de vilda och de mänskligt påverkade. Begreppet är effektivt i sammanhang när man anar att argumenten om "vänlighet" i begreppet miljövänlighet* inte räcker. De flesta människorna vill väl, några är miljöentusiaster, några gör så gott de kan, några mäktar inte med när livspusslet gör det trögt, några bryr sig inte. En slutsats är att en god samhällsplanering har att dels moderera och buffra övertramp, dels göra det "lätt att göra rätt" – men också vädja till "egoisten i oss".

För att städerna ska fungera mer hållbart, behöver vi planera kajerna så att ekosystemtjänsterna kan nyttjas på ett både effektivt, lustfyllt och spontant sätt. I takt med att våra städer växer, ökar betydelsen av att planera för ekosystemtjänster som stadsodling, djurhållning i liten skala, dagvattenhantering och klimatreglering.
Tjänsterna delas ofta in i fyra huvudkategorier: understödjande, producerande, reglerande och kulturella.

I kajen är behovet av ekosystemtjänster som allra störst och det är viktigt att planera alla grönytor så att de kan fungera för flera tjänster samtidigt (s.k. multifunktionella grönytor). Kyrkparken i Järfällas kaj mot Barkarbyfältet är ett sådant exempel, som en stadsdelspark för rekreation och avkoppling också kan svara för bl.a. dagvattenrening, klimatreglering och utrymme för pollinatörer.



Ekosystemtjänster i sammanfattning Ur c/o city





Gränssnitt mellan stad och land, skiss för Southlands, Canada / ur Agrarianb Urbanism / DPZ .
Notera raden av gröna kvarter - tre sorter med olika mycket odlingsyta - alla lokaliserade vid stadsbrynet.



Foto: Ekologigruppen

Ekosystemtjänst i Barkarby
Nya kyrkoparken är en del av dagvattenhanteringen, främjar den biologiska mångfalden, livsmiljö för insekter, groddjur och fisk och i förlängningen fågellivet.
Buffertzon för stora flöden, sedimentering, mikrobiologiska processer för nedbrytning av föroreningar som kommer med dagvattnet

Odlingstyper:
blomkruka
balkonglåda
trädgårdstäppa
växthus i trädgården
kvartersodling som lotter
perifera odlingslotter - kolonilotter
odling vid kaj - gemensamma och individuella

Odlingslotter, Skarpnäck, Stockholm



Foto: Ekologigruppen

Verktyg 43

Odling

– Odling för magen, för anden, för vår insikt om en spröd biosfär

Odling, stadsnära eller lokalt inom våra tomter och kvarter, framstår alltmer som en hållbarhetsfråga. En global ödesfråga, lika mycket som en hälso- och livsstilsfråga. Det är utvecklande och roligt att odla, och det är ännu roligare om odlandet ligger nära - inte många bil-kilometrar bort på någon avsides liggande åkerlapp.

Odling är en av de viktiga och charmigaste möjligheterna till aktivitet i kajen. Här kan gårdar med tätortsnära jordbruk fortsatt verka, om kajen formas på rätt sätt. Här finns plats för små trädgårdar kring lägenheter och småhus, eller kolonilotter i grupper. Gemensamma, större odlingslotter börjar nu brukas kring städerna, s.k. matparker. Alla som haft en kolonilott vet hur väl den fungerar som mötesplats. För passerande flanörer bidrar aktiviteten på odlingarna med liv, rörelse och trygghet. I bästa fall uppstår trädgårdscaféer eller handelsträdgårdar i anslutning till odlingarna.

Med odling i kajen ges både barn och vuxna möjligheter att uppleva odling och jordbruk på nära håll och lättare förstå hur våra livsmedel kommer till och vilka ekosytem de kommer ifrån.

Odlingen i kajen kan, om den utvecklas, bidra till att minska stadens behov av transporter för sin försörjning, något som annars är en av städernas akilleshälar. Detta gäller inte minst när vi odlar frukt och grönsaker, som är relativt transportintensiva. Odlingar i kajen bidrar också till en bättre försörjningssäkerhet, med möjligheter till lokal försörjning i kristider.

Handboken illustrerar hur odling kan främjas i olika skalor. På tomter med mer kringbyggda tun, inom kvarter i skalor som ger plats för sol och odlingslotter, vid stadsbrynen med kajer mot det gröna så att odling hamnar som signum i en stadsdels fokus. Kompletterings-bebyggelse längs stadsbrynen rymmer alltså en bred potential på bägge sidor om kajstråken.

Odling har också i den lilla skalan stor potential. Se prickmarksskifte*. Att uppmuntra byggande runt gårdstun främjar mikroklimat som i sin tur främjar odlingssäsongens längd. Tio kvm växthus och tio kvm odlingsyta klarar en stor del av en familjs behov.


Foto: Järfälla kommun

Görvälns gård. Växthus vid trädgårdsmästarbostaden. Trädgårdsmästaren Carl Johan Axling t v.



Idag finns en global trend mot en ökad andel stadsodling. På sikt är det också nödvändigt att våra städer utvecklar de lokala möjligheterna till försörjning och minskar sitt beroende av transporter.





Kaj mot det gröna nära Kaj mot det blå

Torparängen Växjö, utkast Arken Arkiteketer/LBE

Plats för odling

En kartläggning av möjliga odlingsmarker är en utgångspunkt för planering av odling i kajen. I den kartläggningen bör man inkludera såväl befintlig jordbruksmark, som den som övergivits av olika anledningar (kan ofta spåras på äldre häradsekonomiska kartor). I ett globalt perspektiv kommer vi snart att behöva utnyttja varje kvadratmeter jordbruksmark, så det är viktigt att så långt det är möjligt ta vara på jordbruksarealer i kajen. Mindre kolonilotter vid t.ex. lägenhetsträdgårdar kan eventuellt nyanläggas med ny jord.

Det är klokt att utnyttja odlingens sociala möjligheter. När vi planerar verksamheter som kolonilotter, matpark eller 4H-gård behöver vi hitta platser som ligger intill livaktiga rörelsestråk eller invid viktiga noder.

Verktyg 44

Pollinatörer

- och andra nyttiga djur längs kajen
- kändisarna inom ekosystemtjänster*

Humlor, bin, blomflugor och andra insekter är avgörande för att vi ska kunna odla och skörda många av våra grödor och frukter. Dessvärre lider de flesta av dessa pollinatörer av att deras livmiljöer försvinner, deras föda utarmas och de drabbas av insektsgifter. I stadens kaj finns gott om utrymme för pollinatörerna, om vi lär oss ge plats för de skogsbryn och hagmarkslika ytor där de lever. Utbytet kan vara ömsesidigt: pollinatörerna befruktar trädgårdarnas fruktträd och grödor, men kan också försörja sig på parkernas och trädgårdarnas blomnektar när de stora jordbruksgrödorna (t.ex. raps) inte blommar. Stadens grödor innehåller ofta också mindre bekämpningsmedel än de stora fältens grödor.

Många spindlar, skalbaggar, stinkflyn och fåglar är lika betydelsefulla, trots att vi inte alltid ser den nytta de gör. Många av dessa arter bidrar till att hålla skadedjur i schack. Många har kanske sett nyckelpigans larver äta bladlöss, eller flugsnappare och trollsländor fånga mygg, men få har insett hur illa våra odlingar skulle fungera utan denna mångfald av småkryp och fåglar.

När vi planerar kajen kan vi ta tillvara bryn*, hagmarker, åkerholmar, stenmurar och andra småmiljöer som passar för pollinatörer och för skadedjursreglerande arter.



Ekosystemtjänsternas symbolfigur: Pollinatörerna



John Street Pasture

Riktlinjer för tillgång till park- och naturmiljöer.

Typ av område	Närhet till bostad utan barriär*	Storlek	Sociotopvärden	Parkvärden
Bostadsnära natur eller närpark Litet grönområde eller park som främst används av boende i omgivande kvarter	50 meter från bostaden Inte korsa trafikleder eller vatten- och terrängbarriärer.	Inga krav	Naturlek, Sitta i solen, Lekplatslek, Odling	Vattenkontakt
Bostadsnära park Park som främst används av de boende i närområdet	200 meter från bostaden Inte korsa trafikleder eller vatten- och terrängbarriärer.	Minst 0,3 ha	Lekplatslek, Grön oas, Sitta i solen, Bollspel, Social samvaro, Odling	Det lekvänliga, Vattenkontakt
Kommundelspark eller stadspark Parkområde som lockar människor från hela kommundelen eller hela kommunen	Bör ligga inom 500 m från bostaden, dock inte längre bort än 800 m. Inte korsa trafikleder eller vatten- och terrängbarriärer.	Tillräckligt stor och attraktiv för att rymma och locka många människor och tåla användning	Blomprakt, Lekplatslek, Grön oas, Sitta i solen, Bollspel, Promenader, Social samvaro, Backåkning, Folkliv, Evenemang, Torghandel, Odling	Det Rymliga, Kulturhistoria, Idrotten, Festplatsen, Det lekvänliga, Vattenkontakt
Strövområde Större naturområde med en variation av naturupplevelser och rekreations-möjligheter.	Bör ha en täckningsgrad om minst 300 till 400 m2 per invånare. 1000 meter eller enkelt nåbar med kollektivtrafik.	Tillräckligt stor och attraktiv för att rymma och locka många människor och tåla användning	Bad, Naturlig blomprakt, Djurhållning, Ridning, Odling, Picknick, Plocka svamp och bär, Promenader, Cykling, Ro, Skate, Skidor, Skridsko, Vandring, Utsikt, Naturstudier, Vild natur, Båtliv, Djurhållning,	Det Vilda, Det Rymliga, Det rofyllda, Artrikedom, Prydnadsvärdet, Kulturhistoria, Vattenkontakt

* Avstånden följer Boverkets rekommendationer, bl.a.ur publikationen ”Bostadsnära natur”. Sociotopvärdena i tabellen är en bearbetning av värden i Stockholms stads parkprogram och Parkvärdena är en bearbetning av värden beskrivna av Patrik Grahn vid SLU. Övriga uppgifter är sammanställda utifrån Ekologigruppens erfarenheter.

Tabell: Riktlinjer för tillgång till park- och naturmiljöer.
Begreppet ”Sociotopvärde” myntades i Stockholms stads parkprogram och är användbart för att beskriva funktioner i en park.
Begreppet ”Parkvärden” har myntats av rekreationsforskaren Patrik Grahn vid SLU - användbart när man beskriver parkens karaktärer.



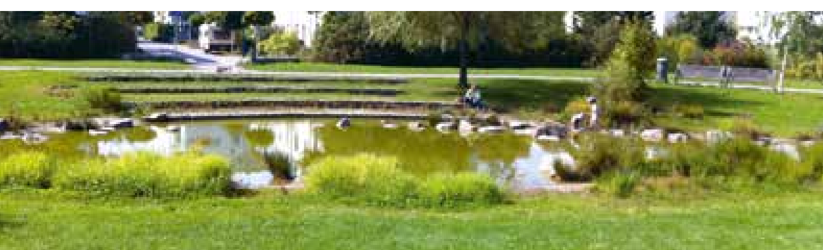
Att växa upp nära natur - ger större chans att hinna lära sig och värna naturens betingelser. Ekologigruppen



Odlardal med hållplatstorg som samlande stadsrum mellan Rinkeby och Bromsten. ill. Arken Arkitekter AB



Dagvattenfickor längs bebyggelsens "kaj" - till nytta, lek och lyst.



Verktyg 45

Värdefulla naturtyper* och arter längs kajerna

- bra stadsbryn*, yttre och inre kajer, både bevarar och främjar mångfald

Vissa naturtyper är idag särskilt ovanliga, eller i stadigt minskande. Det gäller mestadels natur med "lång historia", t.ex. gamla skogar med gamla träd, gamla, orörda våtmarker, eller gamla ängs- och hagmarker med lång och obruten hävd. En stor del av våra ovanliga arter lever i just dessa naturtyper. Flera av dessa naturtyper passar bra in längs stadens välbesökta kajer. Gamla hagmarker med ståtliga ädellövträd är ett sådant exempel. Gamla skogsbeten med glest växande, gamla tallar är ett annat. För andra naturtyper är stadens närhet oftare ett problem. Våtmarkerna är t.ex. ofta drabbade av utdikning. Fuktiga barrskogar med mycket död ved kan också lätt påverkas av slitage.

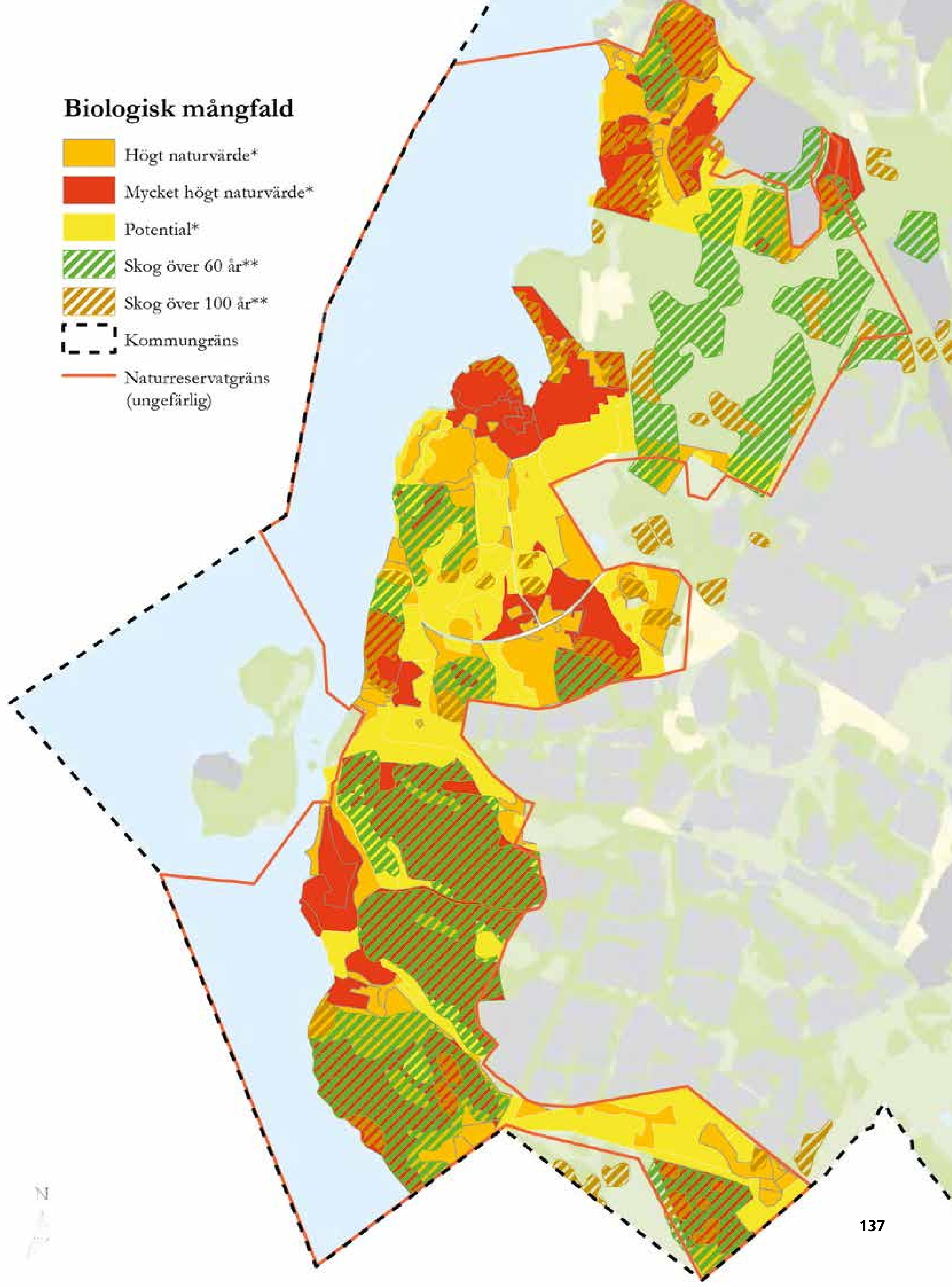
I dagens hårt brukade skogar och effektiviserade jordbruk kan dock villkoren ofta vara ännu sämre. I våra tätortsnära skogar och hagmarker finns idag många av våra mest värdefulla naturtyper. Med god planering kan kajen ge utrymme åt flera av dessa. En välgjord naturinventering som uppmärksammar synergier mellan stad och land ger ett bra underlag för en sådan planering.

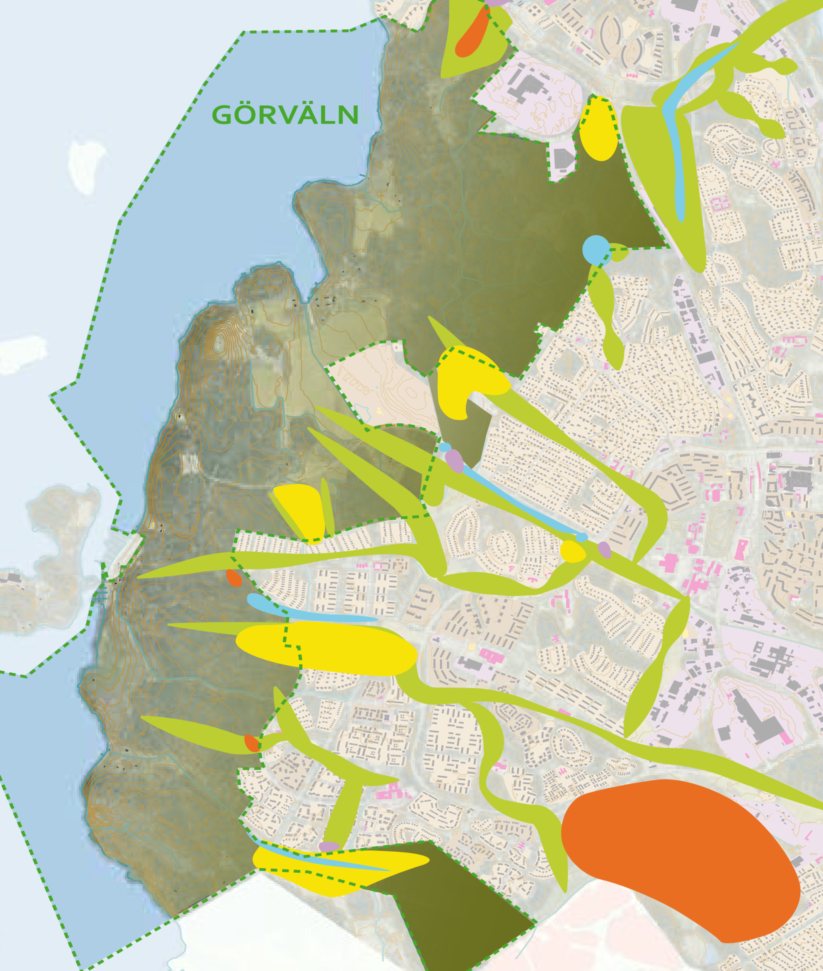
Grönstruktur för ekologiska samband

En stor del av våra arter är beroende av en särskild sorts natur för att spridas från plats till plats. På lång sikt måste de kunna röra sig. Varje plats drabbas förr eller senare av katastrofer som t.ex. extrem torka extrem kyla eller översvämning. Därför måste arter kunna flytta sig mellan de "öar" av speciella naturtyper där de kan fortplanta sig. Ovanliga arter är ofta också beroende av en viss naturtyp att kunna fortplanta sig i, vilket ställer ännu högre krav på spridningssambanden, på de gröna strukturerna.

Vissa arter har inga problem att förflytta sig varsomhelst, t.ex. en tornseglare. För många marklevande växter och djur är det svårare. Även flygande insekter kan vara svårspridda, en läderbagge vill t.ex. helst inte flyga mer än något hundratal meter mellan lämpliga gamla ekar. Även om svampar släpper små, lätta sporer, har flera vedsvampar förvånansvärt begränsad förmåga att spridas över långa avstånd.

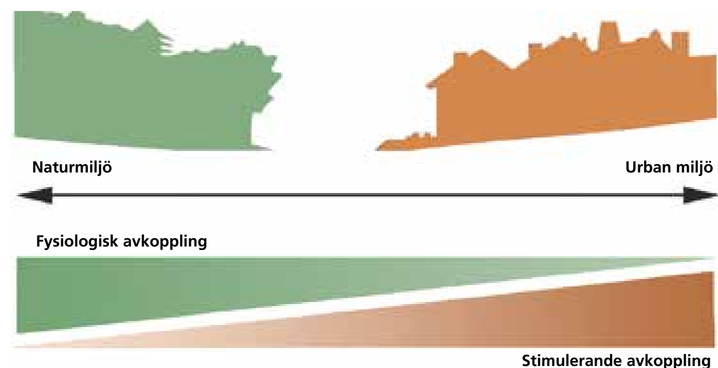
När vi planerar kajen behöver vi se möjligheterna att bevara eller utveckla viktiga spridningssamband. Utifrån en bra naturinventering kan man göra olika typer av spridningsanalyser som ger oss den kunskap vi behöver.


Biologisk mångfald
Högt naturvärde*
Mycket högt naturvärde*
Potential*
Skog över 60 år**
Skog över 100 år**
Kommungräns
Naturreservatgräns (ungefärlig)
N




Baksida med sly blev framsida med damm och vattentrappa, Framtidsdalen Borlänge

Arken Arkitekter AB



Avkoppling behöver både urbana och gröna platser

Verktyg 46

Levande dagvatten*

- nödvändigheter till lyst och lek

Stadens kaj kan vara ett av få större grönområden som kan ta hand om stora volymer ytvatten. Samtidigt kan inte kajerna utformas enbart som tekniska VA-anläggningar, utan dagvattnet bör också utnyttjas som en vacker och poetisk resurs i stadsplaneringen. Dagvattnet kan rätt utnyttjat skapa naturliga mötesplatser, bli ett vackert inslag i stadsbilden, bidra till pedagogik och biologisk mångfald samtidigt som vattnet renas. Genom att leda vatten ovan mark i stället för i ledningar under mark kan mängden vatten som ska hanteras minska genom avdunstning. Växtlighet tar också upp stora mängder vatten. Lång sträcka att färdas för vattnet och låg hastighet på vattnet ger en rening av dagvattnet. Rik växtlighet som bidrar till den biologiska mångfalden innebär också bättre rening av vattnet samtidigt som skönhetsupplevelsen ökar. En rik och varierad växtlighet kan bli boplatser och ge mat till ett stort antal djur som insekter, fiskar, groddjur som i sin tur kan bli pedagogiska verktyg i undervisning. Vatten i dagen ger ett rikare liv i gränslandet mellan stad och land.

Verktyg 47

Gröntypsmatris*

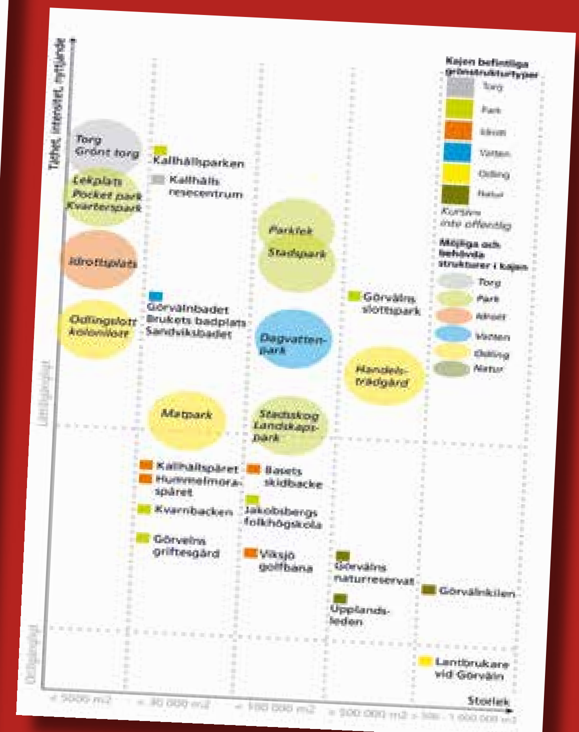
- ger överblick

Gröntypsdiagrammet ger en bra överblick över mängden av varianter av gröna områden och platser som är värdefulla i kajen. Se det som en verktygslåda full av gröntyper! De olika ytorna sorteras efter hur intensivt de utnyttjas, per kvadratmeter, längs den lodräta y-axeln. Längs den vågräta x-axeln sorteras ytorna efter sin storlek. Med hjälp av diagrammet går det att beskriva dagens situation, då man t.ex. kan överblicka vilka gröntyper det finns god tillgång till respektive finns brist av. I planeringen är verktyget till hjälp när det gäller att skapa en balans mellan olika slags gröntyper längs kajen.



Gröntypsmatris.
- Kan fungera som idébank och checklista

Till vänster: Generell
Nedan: Test Jakobsberg/Görväln



Djurhållning. En nödvändighet som söker sin ekonomiska formel.
Bra för igenväxande marker, bra alternativ för värdigare djurliv.


Foto: Andreas Hägerstrand

Får vid Hummelmora.

5 ZOOMAR exempel på ett kajprojekts utfall i Järfälla

Slutsats: kommunen behöver hitta innovativa mönster där man både klarar av att växa i befolkning och, just därför, samtidigt behöver värna kvalitéerna i de gröna strukturerna.

Det remarkabla är att en sådan här medborgarburen planering ger denna potential: en fördubbling eller ett trefaldigande av stadsdelens innehåll redan i nämnda måttliga skala.

Järfälla kommun har att avväga viktiga önskemål angående både regionens och den egna kommunens utveckling: sin egen växt, sin egen hållbarhetsprofil, sina urbana och gröna kvalitéer, sin karaktär. Nu senast stadfäst i ÖP från nu till 2030.

Stadsdel inför stark förändring

Järfälla har till detta tagit på sig utmaningen att tillhandahålla bebyggelse för den starka efterfrågan som uppstått i regionen. Kommunen har sagt sig kunna klara plats för över 30 000 invånare inom den närmaste 15-årsperioden. En stor del av detta kan rymmas inom den nya stadsdelen Barkarbystaden som är under uppförande. I tidiga skeden var den stadsdelen tänkt för 5000 bostäder, dvs plats för ca 12 000 människor. Med utbyggd tunnelbana har Järfälla åtagit sig att planera för det dubbla.

Järfälla har samtidigt en ambitiös målsättning för de gröna kvalitéerna och strukturerna, både i det inre och ut mot de regionala grönkorridorerna.

Fem zoomar - fem exempel

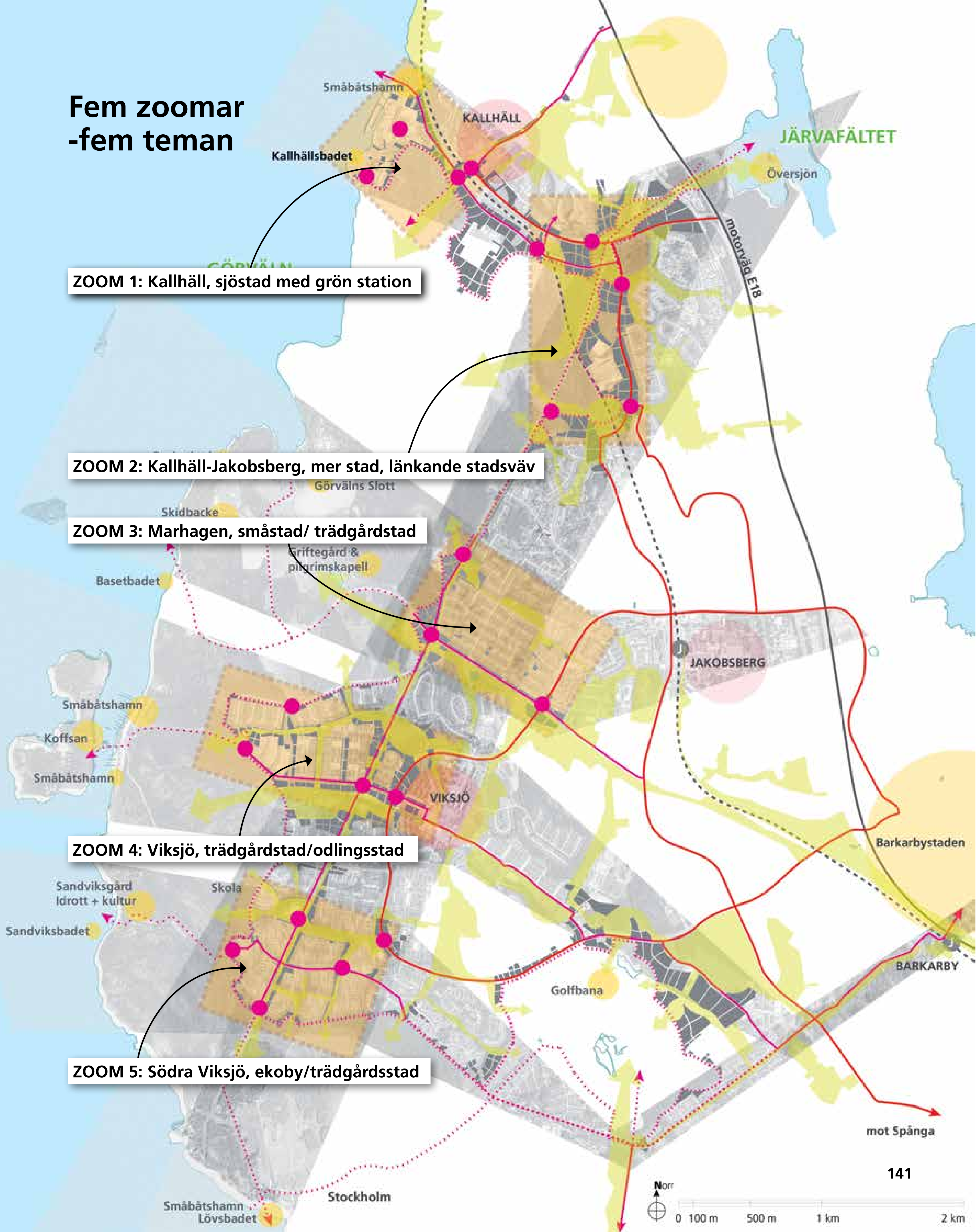
Handboken avrundas här med fem zoomar, ett par av dem som illustrationer framtagna utifrån dialogmetod och de verktyg som listats i kap 3. Övriga zoomar har tagits fram som kompletterande exemplifieringar för att visa den bredd av bebyggelsetyper som kan eller bör inrymmas i stadsdelar av denna storlek.

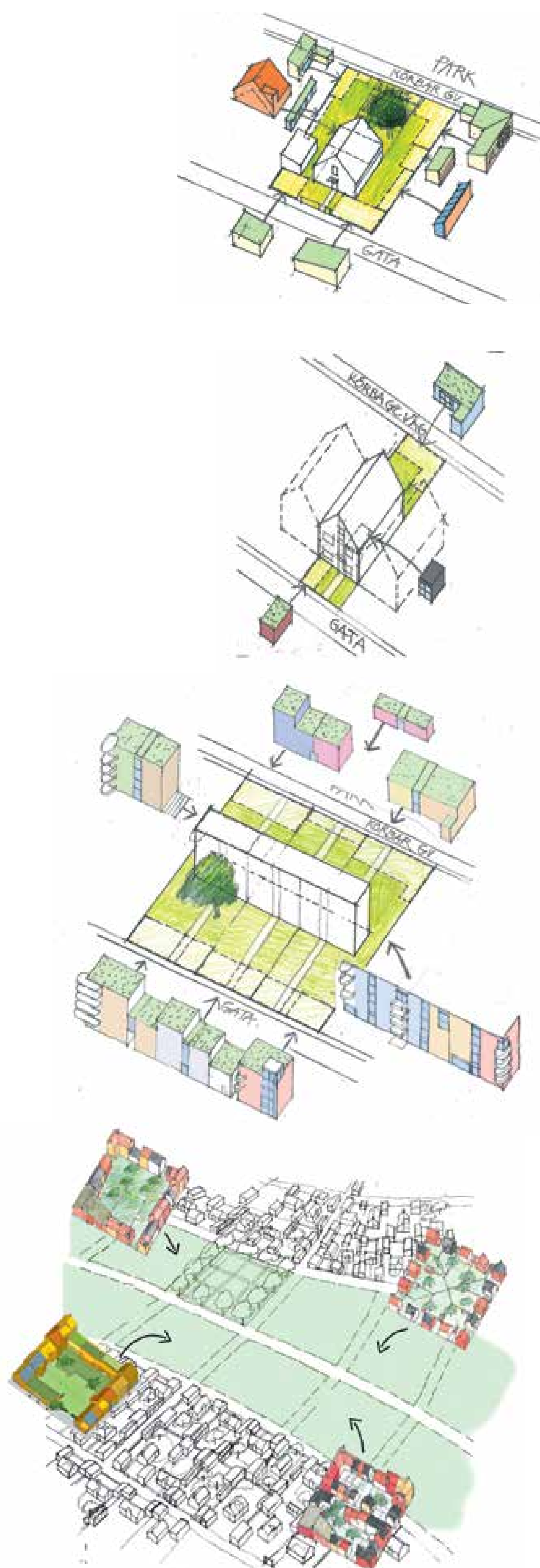
Reaktioner från de deltagare som deltog i de inledande dialogmötena bidrog också till insikten om att även en studie om "kajer mot det gröna" bör visa vad ett hållbarhetstema betyder för hela stadsdelen.

Resultatet är löftesrikt:

effekten av de inre kompletteringar som uppstår som effekt av kajstrategin är stor. Redan vid en genomsnittligt skala kring 2-3 våningar rymmer denna typ av stadsdelar också 2-3 gånger så mycket ökning av bebyggelse och befolkning. Zoomarna ska ses som exemplifieringar. De visade siffrorna kan lätt justeras plus minus 50%.

Fem zoomar -fem teman





Hur vi räknat antal enheter i exemplen

Ny bebyggelse INOM tomter
Utifrån prickmarksskifte* - möjliggör byggrätter längs gata och tomtgränser där man är överens med grannen

Inom befintliga villatomter:
Uppskattad komplettering per villatomt: 125 m² BYA med snitthöjd 1½ våning = 188 m² BTA per villatomt

Befintligt	1.400 bostäder
Ny potential 263.000 m² BTA	
20% = 52.600 m²	530 bostäder à 100 m²
10% = 26.300 m²	660 arbetsplatser à 40 m²
70% = 184.100 m²	övrigt (växthus, lekhus, hobbyrum..)

Inom befintliga radhustomter:
Uppskattad komplettering per radhustomt: 25 m² BYA med snitthöjd 1½ våning = 38 m² BTA per radhustomt

Befintligt	1.390 bostäder
Ny potential 52.000 m² BTA	
20% = 10.400 m²	105 bostäder à 100 m²
10% = 5.200 m²	130 arbetsplatser à 40 m²
70% = 36.400 m²	övrigt (växthus, lekhus, hobbyrum

Inom befintliga flerfamiljhustomter:
Uppskattad komplettering per flerfamiljshus: +30% BYA med snitt hjöd 2½ våning = +12% BTA per flerfamiljshus

Befintligt	313.500 m² BTA
75% = 235.125 m²	2.350 bostäder à 100 m²
25% = 78.375 m²	2.000 arbetsplatser à 40 m²
Ny potential 35.000 m² BTA	
75% = 26.250 m²	260 bostäder à 100 m²
25% = 8.750 m²	225 arbetsplatser à 40 m²

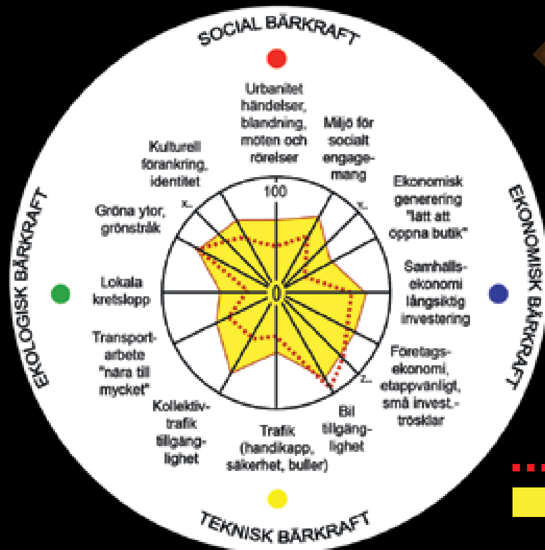
Ny bebyggelse MELLAN tomter & bebyggelsegrupper
Uppskattad komplettering med nya kvarter i glipor, enligt zoomar och modellutkast: 465 000 m² BYA med snitt hjöd 2½ våning = 1 165 000 m² BTA

Ny potential 1.165.000 m² BTA	
75% = 873.750 m²	8.750 bostäder à 100 m²
25% = 291.250 m²	7.300 arbetsplatser à 40 m

2

Fem zoomar - fem teman

- Summering av bostadsenheter
- Värderosor



Före
Efter

Kaj-projekten som helhet

Antal bostäder:

5.140 befintliga

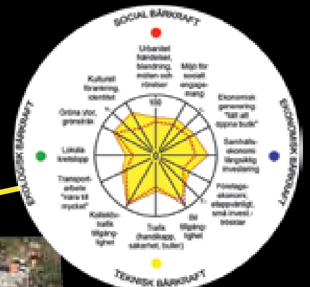
(1.400 villa + 1.390 radhus + 2.350 lägenheter)

895 nya, inom tomter

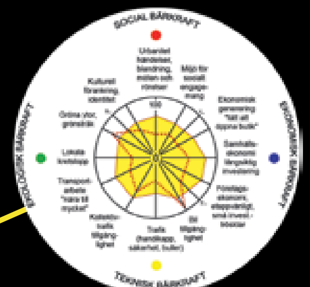
(530 villor + 105 radhus + 260 lägenheter)

8.750 nya, mellan tomter

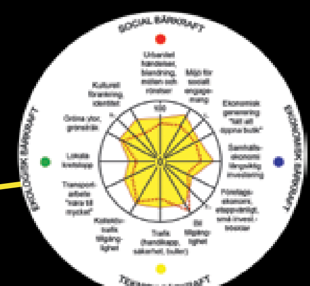
ZOOM 1: KALLHÄLL, norddel
714 befintliga
61 nya inom tomter
3.000 nya mellan tomter



ZOOM 2: KALLHÄLL-JAKOBSBERG
1.562 befintliga
195 nya inom tomter
2.915 nya mellan tomter



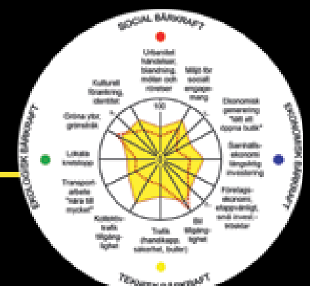
ZOOM 3: MARHAGEN MM
958 befintliga
311 nya inom tomter
1.255 nya mellan tomter

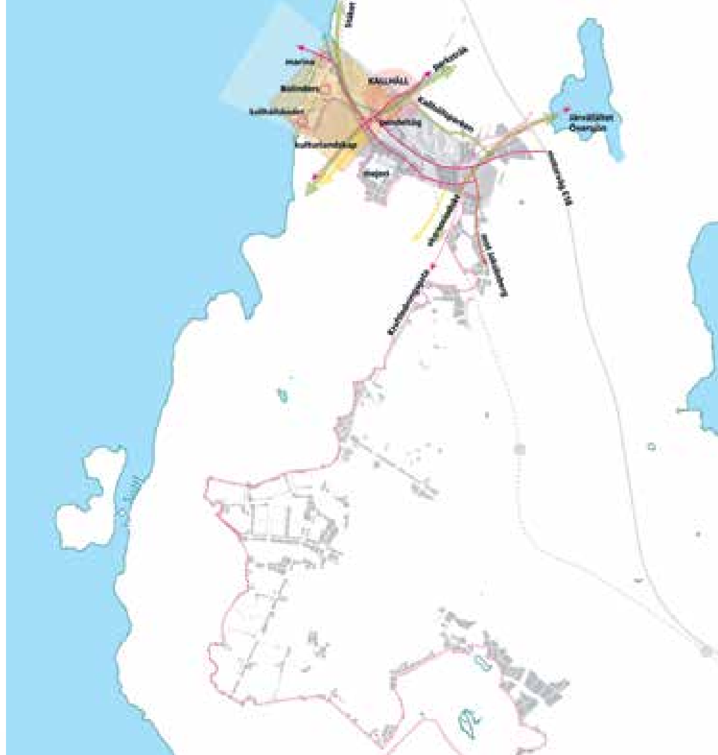


ZOOM 4: VIKSJÖ norddel
1.238 befintliga
248 nya inom tomter
1.065 nya mellan tomter



ZOOM 5: VIKSJÖ syddel
668 befintliga
85 nya inom tomter
515 nya mellan tomter







ZOOM 1: Kallhäll ny sjöstad med grön station

Centrum för natur, kultur, idrott och friluftsliv

Trakten kring Kallhälls station har stora möjligheter att utvecklas till en stadskärna där kultur påtagligt möter natur. Pendeltågstationen [3] som byggs om i samband med Mälarbanans utbyggnad till fyra spår, ligger nära resavatet. Vegetation utnyttjas för att leda blicken. Både resenärer och kringboende kan därmed lätt nå den lokala rekreativa grönstrukturen.

Reservatet förknippas med motion. Ett nytt centrum för idrott och friluftsliv [2] skulle stärka målpunkter och entrén ut i naturen. Hellas i Nackareservatet kan ses som en förebild. Hellas har café, bastu, utegym, minigolf och bra underhållna löparslingor och skidspår. Kallhäll kan här dessutom erbjuda gym, motionspass ute och inne, inomhusklättring, möjlighet att hyra utrustning, naturlekplats mm. Det gynsamma läget nära stationen gör att många målgrupper kan fångas in.

Vid Bolinders strand, Bolinders gamla fabriksområde, som numera rymmer bostäder, butiker, lager och kontor, finns betingelser för ett kulturcentrum [4]. En bra förebild: Avesta Art, "Verket". Friluftsmuseum/konststråk [1] skulle kunna utvecklas med utgångspunkt från Bolinders strand och långparken, med naturen som galleri.
Industriarv, reservat, pendeltågsstation ger betingelser för att utveckla både kultur och friluftsliv, och gör att Kallhäll på sikt kan utvecklas till att bli en nationell målpunkt.

Mål:
- Kallhälls centrum och pendeltågsstation kopplas med långpark/inre kaj till reservatet.
- Stadskärna möter natur
- Grön/blå nod i kollektivtrafiken

Huvudkomponenter:
- Grön pendeltågstation.
- Tvärgående inre kajer in mot Kallhälls centrum och via ekodukt över till Översjön.
- Odlingslandskap/kulturlandskap
- Marina med färjeläge för mälartrafik
- Arla industriområde: verksamheter och bostäder.

Viktiga karaktärsdrag:
Nationell målpunkt:
- Arena, zoo, friluftsteater, restauranger...
- Kulturcentrum - Bolindersstrand/Kallhäll
- Centrum för idrott och friluftsliv/ Kallhäll
- Entré till naturreservatet
- Naturen som galleri
- Naturlekplats, picknick, odling, vyer...

småbåtshamn - möjligt färjeläge

mot Stäket

4 Bolinder

mot Kallhällsparken & Järvakilen

3

2

pendeltåg

badplats

1

mot Jakobsberg

SOCIAL BÄRKRAFT

Urbanitet händelser, blandning, möten och rörelser

Miljö för socialt engage-mang

Kulturell förankring, identitet

Ekonomisk generering "lätt att öppna butik"

Gröna ytor, grönstråk

100

0

EKONOMISK BÄRKRAFT

EKOLOGISK BÄRKRAFT

Lokala kretslopp

Samhälls-ekonomi långsiktig investering

Transport-arbete "nära till mycket"

Företags-ekonomi, etappvänligt, små invest.-trösklar

Kollektiv-trafik tillgäng-lighet

Trafik (handikapp, säkerhet, buller)

Bil tillgäng-lighet

TEKNISK BÄRKRAFT

Före

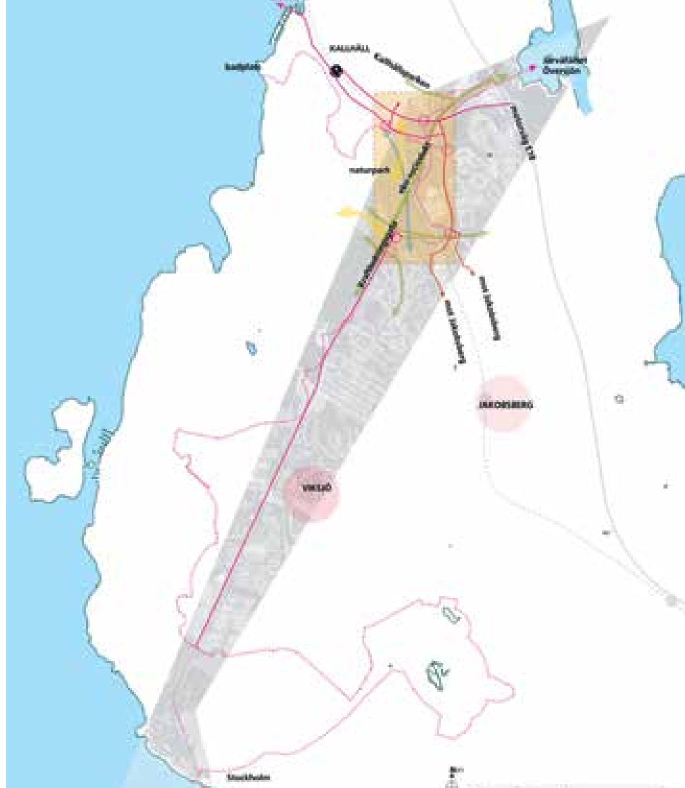
Efter

Kallhäll möter Mälaren. Småbåtshamn, strandpromenad, potential för mer sjöstad & färjeläge för skyttel längs Mälaren



Bolinders fabriksområde





ZOOM 2: Kallhäll-Jakobsberg -länkande stadsväv, mer stad

Stadsstruktur möter tvärande grönstruktur

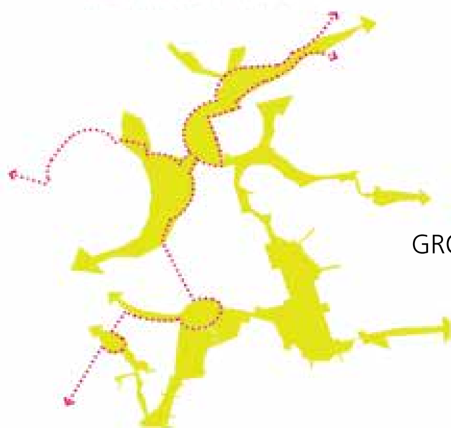
En grön länk mellan Görvälnkilen och Järvakilen är angelägen. En planerad småhusgrupp försvagar det sambandet. En satsning på den gröna korridor som finns kvar blir därför viktig. Två ekodukter / sociodukter föreslås över väg och järnväg. I grönstråket mellan dukterna länkar dagvattenstråk [3], gång- och cykelstråk.

Kulturlandskapet intill Arlas fabrik [1] bevaras öppet och blir till ett besöksmål vid sådd, slåtter, kosläpp, mjölkningsevent mm. Landskapsrummet kan iscensättas med förebild i den engelska landskapsparken som också har fina representanter i Sverige med Haga i spetsen. Längs en promenad skapas perspektiv och väl valda utblickar.

Med landskapsparken som koncept kan närnaturskogen [2] på andra sidan järnvägen visuellt kopplas ihop med kulturlandskapet. Skogsspartiet kan låna utblickar från kulturlandskapet på andra sidan järnvägen och över dagvattenstråket. ”Flodlandskap” har tillsammans med det betade kulturlandskap varit en viktig inspirationskälla till den engelska landskapsparken. Det insprängda skogspartiet blir till en viktig närnaturskog längs en delsträcka av dagvattenstråket. Utöver den engelska landskapsparken kan Stadskogen i Uppsala tjäna som förebild; där ligger ridstigar, cykelvägar och gånvägar som ett nät i den populära bär och svampskogen.



GATUVÄV



GRÖNVÄV



KVARTERSVÄV

Mål:
- Naturstråk som kopplar ihop Görväln med Översjön
- Stadsstruktur som kopplar ihop Jakobsberg och Kallhäll

Huvudelement:
- Ekodukter över spår och infartsled.
- Länksnde kvartersstruktur

Viktiga karaktärsdrag:
- Regionala målpunkter
- Kvartersstruktur med aktiva bottenvåningar
- Motion, odling, vattenparker och fågelskådning
- Kulturlandskapet som besöksmål med den engelska landskapsparken som förebild.
- Viktig närrekreation och närskog med Gottsundagipen och stadsskogen i Uppsala som förebild.
- Gröna socio/ekodukter
- Gång- och cykelstråk i både stads- och grönstruktur

Mot Kallhäll & småbåtshamn

Mot Bolinder & bad

ny bro

Eko- sociodukt

Mot Järvakilen

1

2

3

3

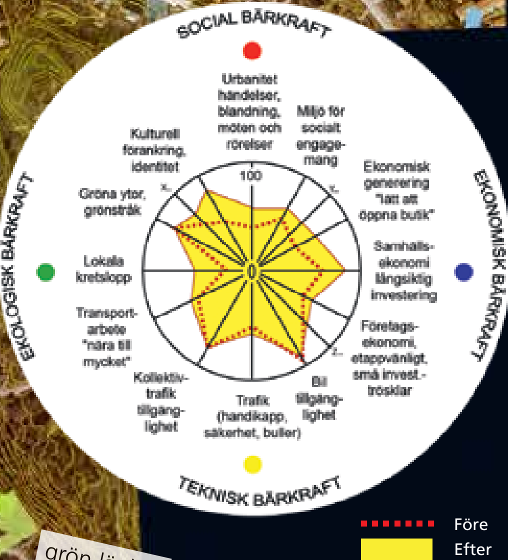
Eko- sociodukt

Kraftledningsgata blir grönt stråk

Ny bro

Mot Jakobsberg

grön länk



Före

Efter

...ZOOM 2: Kallhäll - Jakobsberg, länkande stadsväv



Järfällavägen idag. Möjligheter finns att utveckla urban koppling mellan Jakobsberg och Kallhäll.



Kraftledningsgatan vid villaområde i dag.



[1] Kulturlandskap som besöksmål. *Referens: Hagaparken*



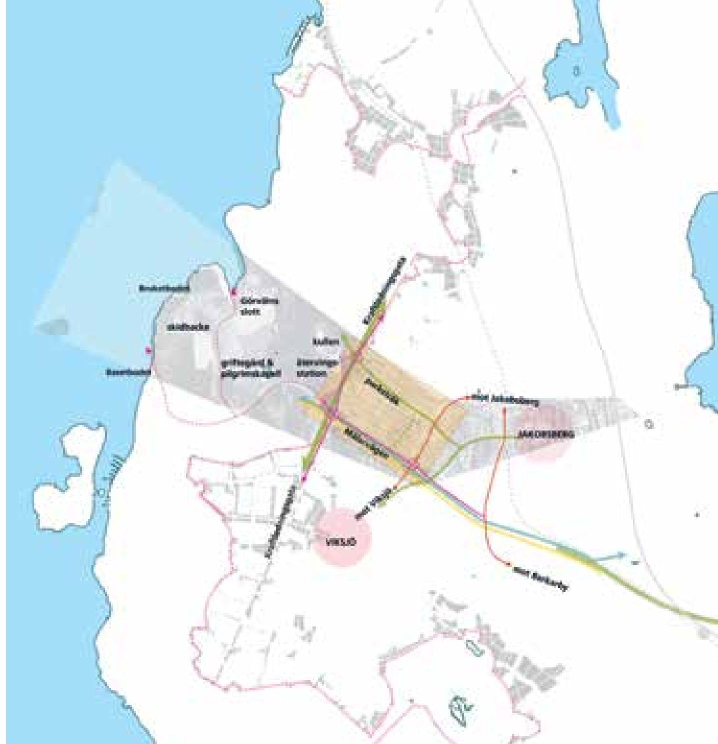
[2] Närrekreativ skog. *Referens: Stadsskogen, Uppsala*



[3] Dagvattenpark. *Referens: Gottsundagipen, Uppsala*



Koppling till Kallhällsparken
Koppling till Järvakilen
3
Eko- sociodukt
1
2
1
Lokal skog
Eko- sociodukt
Grönt stråk
Våtmark
tillgänglig
med spänger
Ny bto till Jakobsberg



Zoom 3: Marhagen som småstad & trädgårdsstad

Från Jakobsbergs inre ut mot Görväln löper en dalgång med Mälarvägen. Vägen omformas från landsväg till urban Mälarallé, i form av en inre kaj, med nya byggrätter längs norra sidan och ett grönstråk med park, dagvatten och odling längs södra sidan.Tryggare och attraktivare. [4].

Där Mälarvägen möter Marhagen föreslås ett torg bli länk mellan stadsdelen och Görvälns naturreservat, en aktiv entré ut i reservatet. Referens: Skälderviksplan i Årsta, ritat av Erik Glemme [3]. Ett sådant grönt torg vid Marhagen kan bli ett mötesrum för stadsdelen. Här kan verksamheter få lokaler med stora fönster ut mot torget.

Torget gränsar ut mot ett park- och odlingslandslandskap med kolonilotter [2] som blir en viktig del i att profilera kajen. Kolonilotter blir en aktiv del av den bostadsnära naturen. En god referens finns vid Ladugårdsängen i Örebro där odlingslotter ligger mellan kvarter och natur.

En ytterligare inre tvärande kaj förelås jäms med Olovslundsskolan [6], ett stråk som till viss del är befintligt. Det stärks genom att möjliggöra en rörelse från centrala Jakobsberg för gående och cyklister ut till Görväln. Där den inre kajen möter den yttre föreslås odlingslotter för exempelvis äppelodling [1]. I inre kajen ryms en stadsdelspark.

Stadsdelspark [5] förelås vid korsningen Mälarallén/Viksjöleden. Nytorps gärde kan stå som förebild för en extensiv landskapspark som fungerar som stadsdelspark i Kärrtorp-Björkhagen i södra Stockholm.



GATUVÄV



GRÖNVÄV



KVARTERSVÄV

Mål:
- Småstad, trädgårdsstad med odling som profil

Huvudelement:
- Mälarvägen som allégata & grönblå länk mot Görväln
- Dagvatten, vattentrappa och odling längs Mälarallén
- Ett parallellt rekreativt grönstråk norrut
- Ytor vid återvinningsstationen och Marhagen blir till en del kvarter, stordelen blir odling och naturmark.
- Kullen blir till del aktivitetspark, resten går till reservatet
- Kraftledningsgatan blir buss- och servicestråk
- Byggrätter till villafastigheterna + mer yta för lek

Kajens möjligheter:
- Busstråk med bra hållplatstorg ut mot reservatet
- Lek, idrott, isbana, picknick, naturrum, förskolor
- Skogskänsla längs kajen, för vandring, bär och svamp
- Stadsnära odling, där stad möter landskap
- Fler entréer / servicepunkter ut mot reservatet

Foto: Valentin Brutaru

Kraftledningsgata mot Kallhäll & Järvakilen
Park
Kulle
Återvinnings-central ska flyttas
1
Målpunkter:
- Görväln griftegård & kapell
- Görvälns slott - Bad - Skidbacke
Marhagen
2
3
6
Olovslundsskolan
Mot Jakobsberg
4
Kraftledningsgata mot Sth
5
Mot Viksjö
Mot Barkaby

SOCIAL BÄRKRAFT
Urbanitet handelser, blandning, möten och rörelser
Miljö för socialt engagemang
Kulturell förankring, identitet
100
EKONOMISK BÄRKRAFT
Ekonomisk generering "lätt att öppna butik"
Samhällsekonomi långsiktig investering
Företagsekonomi, etappvänligt, små invest.-trösklar
EKOLOGISK BÄRKRAFT
Gröna ytor, grönstråk
Lokala kretslopp
Transportarbete "nära till mycket"
TEKNISK BÄRKRAFT
Kollektivtrafik tillgänglighet
Trafik (handikapp, säkerhet, buller)
Bil tillgänglighet
0


Före
Efter

...Zoom 3: Marhagen, småstad, trädgårdsstad

[1] Lokal odling, kafé och kultur. *Referens: Vinterviken, Stockholm.*



Skidbacke i Görvälns reservat i dag.



Marhagen, sedd från Görvälns reservat i dag.



Kraftledningsgata intill villaområde omdanas till kaj mot det gröna i dag.



Foto: Björn Brum Nilsson

[3] Stadsdelstorg. Lokal service, skate, lek, entré till Görväln, stadspark, ekbacke. *Ref: Skälderviksplan, Årsta.*

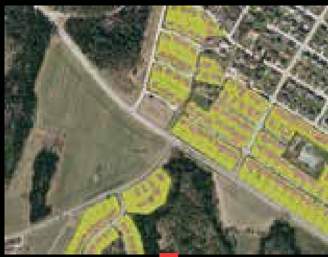


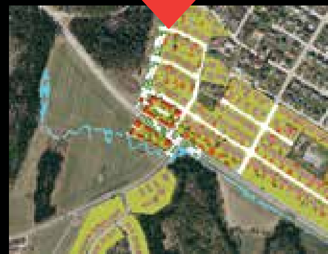
[5] Stadsdelspark. *Ref: Nytorps gärde, Stockholm*

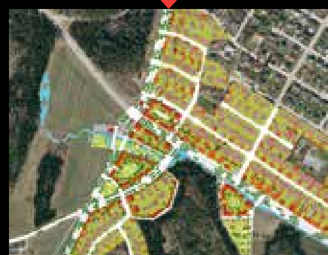
Kajen - som tydligt gränssnitt -"riktig stad möter riktig natur". Ref: Väsby, Arken / Trivector / Ekologigruppen, ill: Kristoff Laufersweiler

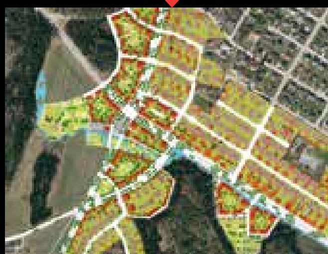


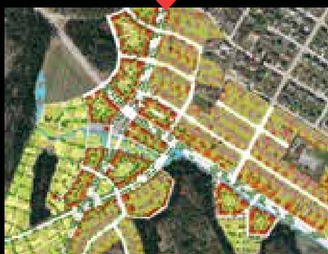

...Zoom 3: Marhagen,
småstad, trädgårdsstad

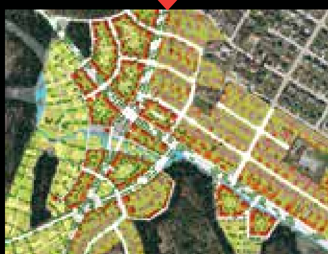














Kaj mot det Gröna - i steg

Inre kompletteringar - i den takt ägarna väljer odlingslotter längs nya stadsbrynet
Hållplatstorg där kraftledningsgatans nordsydstråk möter Mälarvägens östväststråk
Mälarväg blir allégata längs grönt stråk med vattentrappor och odling, lek och sport



GATUVÄV

GRÖNVÄV

KVARTERSVÄV

Zoom 4: Viksjö, trädgårdsstad/odlingsstad/matstad

Vid Viksjö finns en ås med förutsättningar för terrassodling. Runt åsen kan en "matstad" växa fram, med plats för både kolonilotter och en genbank där äldre växtmaterial kan odlas för att säkra ett brett genetiskt urval för framtida generationer. I Stockholmsregionen saknas denna typ av målpunkt, så detta kunde bli en regional målpunkt med odlingen i centrum. Här kan besökare lära sig om odling, handla grönsaker och frukt eller bara stanna och fika i en kreativ grönskande miljö.

Navet i matstaden utgörs av kopplingen mellan åsen och Viksjöleden. Från busshållsplatsen vid en Viksjöled omdanad till stadsgata kan besökare uppleva både handelsträdgård [3] och äppelodling innan man tar sig upp på kullen och från ett kafé ser på utsikten.

Kiviks äppelmusteri [2] kan ses som en referens för matstad. Den kan även inspireras av genetiska trädgården i Ultuna, där information kring odling och växter är centralt i trädgården.

Besökare i Matstaden ska kunna odla, handla, lära sig mer om odling eller delta i konferens. I Matstaden kan även ekosystemtjänsten "rening av dagvatten" vara en del av odlingen. Vattnet samlas upp längs med Lantmäterivägen och renas och används för bevattning. Polliniering och biologisk mångfald gynnas genom blommande och bärande bryn mellan odlingarna. Matstaden aktiverar kajen och utgör en port ut i Görvälns naturreservat [1]. Denna entré leder vidare till en lokal entré mot Kofsan där utegym kan anläggas direkt vid kaj, [4].

Mål:
- Olika typ av odling. Djurhållning. Matproduktion
- Trädgårdstad

Huvudelement:
- Odlingscentrum, Matpark, Terrassodlingar
- Grön länkning mellan reservatet & Viksjö centrum
- Byggrätter till villa- och flerfamiljstomter
- Kompletterande bebygggelse längs kajer mot det gröna och kraftledningsgatan
- Kraftledningsgata som busslänk
- Tippen/åsen med olika typ av odling: eventuellt kooperativ.
- kvartersrad längs Lantmäterivägen formar en inre kaj som blir grön länk till reservatet.

Viktiga karaktärsdrag:
Regional/kommunal målpunkt
Bil/cykel/gångstråk med bra kollektivtrafik längs kraftledningsgatan och nära centrum.
- Odlingslotter, Kontraktsodling
- Genbank, Utbildning
- Utsikt, café

4

Jordbruk
matpark

1

Karftledningsgata mot Kallhäll & Järvakilen

4

Målpunkter:
- småbåtshamn
möjligt färjeläge

Mot Jakobsberg

1

Mångfaldspark, inre kaj

2

3

Viksjö
Centrum

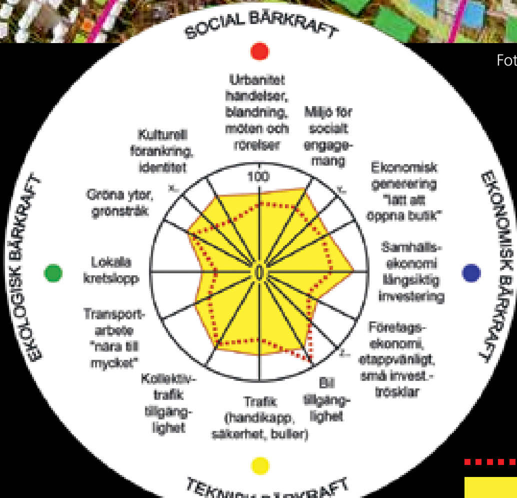
Tippen: regional matpark

Handelsträdgård

Foto: Valentin Brutaru



[2] Regional matpark med odling i sydsluttning och mångfaldspark. Kolonilotter, konferens/naturskola, café, utsikt, kontraktodling, visningsodling, genbank... *Ref: Kivik äpplemusteri, Ljugkullen.*





[1] Landskapspark: lokal kulturslinga torp, öppet land-skap, ädellövskog. Utsikt, "pelouse", evenemang, picknick, informationstavla. *Ref: Hagaparken, Sth. Bild: Ekologigruppen*



Båthamn vid Koffsan gör Mälaren till en målpunkt nära Viksjö.

Zoom 5: Södra Viksjö -som ekoby & trädgårdsstad

Det öppna fält som kallas för Hästängen i södra delarna av Viksjö består av bra åkermark som idag inte brukas men hålls öppen av kommunen. Här kan en Ekoby utformas, med radbyn som koncept [1], dvs gårdar längs en bygata. Nära odlingarna. Byformen har nästan försvunnit i Sverige genom skiftesreformerna. Här skulle en hyres-åker kunna erbjudas till varje tomt.

Ekobyn får en naturlig koppling till Matstaden då de som bor och odlar i ekobyn också kan sälja sina grödor på marknader och i butiker i Matstaden. Odlingslotterna varvas med allmänningar som kan skötas gemensamt av ekobyn. På dessa ytor odlas växter som lockar pollinatörer och besökare.

Genom massplanteringar av årstidsbundna växter [3] kan man attrahera för odlingen viktiga insekter och besökare som vill få en wow-upplevelse liknande upplevelsen inför en tulpanåker om våren i Nederländerna. Självplock av bär och blommor kan vara ett sätt att finansiera blomsterfälten. De kan också vara hyresfria då de stödjer en viktig ekosystemtjänst som gynnar ett större omland. Tillsammans med fälten eller som alternativ kan dagvattenstråket [2] utformas till en blommande dalgång där ekosystemtjänsterna kan samverka.

De blommande fälten och dalgången kan locka besökare från hela regionen och bli en regional målpunkt tillsammans med matstaden. Blomningen ger upplevelsevärde som inte finns på många andra ställen i Sverige.

GATUVÄV

GRÖNVÄV

KVARTERSVÄV

Mål:
- Ekoby. Lokala aktiviteter: verkstad, odling, gårdar
- Stadsport mot söder och mot Stockholm

Huvudelement:
- Natur- och kulturlandskap gemensamt med Stockholm
- Kraftledningsgata omvandlad till länkande boulevard med potential för busstråk: Viksjö - Jakobsberg - Kallhäll
- Boulevardiserad Hummelmoraväg och Viksjöled
- Kulturlandskap och vattenstråk söderut
- Ett rekreativt idrotts-/grönstråk mellan två skolor

Viktiga karaktärsdrag:
Lokal målpunkt + Regional målpunkt.
- Lek, kretsloppshus och odling Matproduktion
- Massplanteringar av blommor som regional målpunkt
- Självplock av bär och blommor
- Ekobby med hyresåkrar för självhushåll & försäljning
- Dagvattenstråk i blommande dalgång med samverkande ekosystem-tjänster

Skola

Kraftledningsgata mot Marhagen, Kallhäll

Parkstråk

Målpunkter:
- Sandviksgård
- Sandviksbadet

Skola

Mot Barkaby & Stockholm

1

Ekoby

2

3

Kraftledningsgata

Blomsterdal

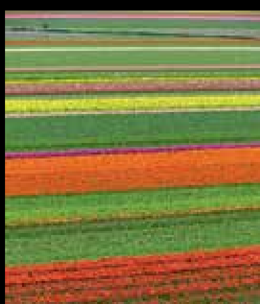
Foto: Valentin Bruteru



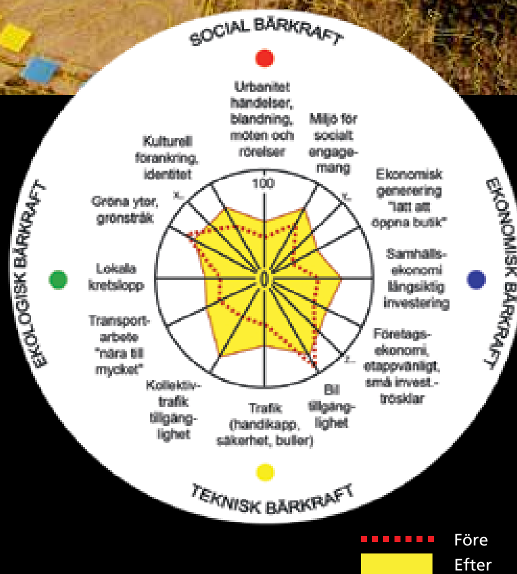
[2] Dagvattenstråk.
Ref: Steningedalens årike, Märsta



[1] Ekoby/radby med hyresåkrar
Ref: Understenshöjden, Stockholm



[3] Blomsterdal - pollinationsstöd och självplock av blommor och bär.
Ref: Keukenhof, Nederländerna
Bild: Sam Delong




TABLES

ord lista

Attraktionsplanering Här: planering som betonar att planering bör inledas med diskussioner om vad det är för slags stadtyper som bör läggas till grund för en stads, stadsdels eller bys utveckling. Jfr Målstyrning.

Bebyggelsestråk Begrepp som betonar bebyggelse längs kust, bryn, höjdryggar eller kollektivtrafik.

BGV Berikande gatuplansverksamheter, se litt*.

Boendeplikt Krav att köpare av fastighet ska bosätta sig i fastigheten; har prövats för att bibehålla en bygds liv och kvarboende för ursprunglig befolkning. T ex i skärgårdskommuner. Jfr Gatuplikt*.

Bottom-up Ett begrepp som används som motstas till top-down.

Boulevardisering Strategin att urbanisera en trafikled genom att i stället för att öka avstånd bygga hus fram till trafikleden, sänka dess hastighet, urbanisera dess gaturum med detaljer som trottoar, träd, ytbeläggning, fickor för gästparkering, mm.

Bubbelplaner Populär beteckning för modernismens sätt att fördela olika funktioner till olika områden: bostadsområden, arbetsområden, universitetsområden, etc. Jfr Zonering*.

Bullerplank Den nödåtgärd som tillgrips när kvartersväv och gatuväv inte matchats. Som alternativ se boulevardisering*, hastighetssänkning, shared space-utformningar, mm.

Bryneffekt stadsbryn Effekten, synergierna, som uppstår vid bryn, kanter, skarvar, kontaktytor. Observerbar både inom biologin och i stadsbyggnadssammanhang. Jfr Korspunkter*.

Dialogmetoder Samråd med medborgare, tjänstemän, politiker och intressenter i planering av stadens växt. Dialoger kan gälla programskeden, diskussion om utställda förslag, eller som i step-metoden* gälla både program- och utformningsskeden.

Differentierad gatuväv Betonar en gatuväv som består av olikstora gator. Begreppet gatuväv är att föredra framför synonymen rutnät* eftersom ordet rutnät kan begränsa tolkningen till vinkelräta strikta gatusystem.

DP Detaljplan, den tredje av de tre plannivåerna i sverige, den juridiskt bindande nivån. I äldre tid benämnd stadsplan. Jfr ÖP och FÖP.

e-tal Exploateringstal, graden av täthet, mätt som mängden bebyggelse per tomtyta.

Ekosystemtjänster Begrepp som beslyser de nyttor som naturen genererar. Används som komplement till begepp som ”miljövänligt” för att appelera både till människors vänlighet och egenintresse.

Enklavstaden Synonym till ”den zonerade staden”, eller bubbelstaden för att kritiskt belysa svårigheten att generera stadsliv i ensartade bostadområden, arbetsområden, universitetsområden, etc.

Enkätplanering Synonym till mikrofonplanering för att kritiskt belysa att planering måste vara mer än att summera önskelistor. Jfr dialogmetoden step*.

Exploatering Gängse begrepp i svensk planering och byggande, som här föreslås bör utgå för t ex begreppet värdeplanering*.

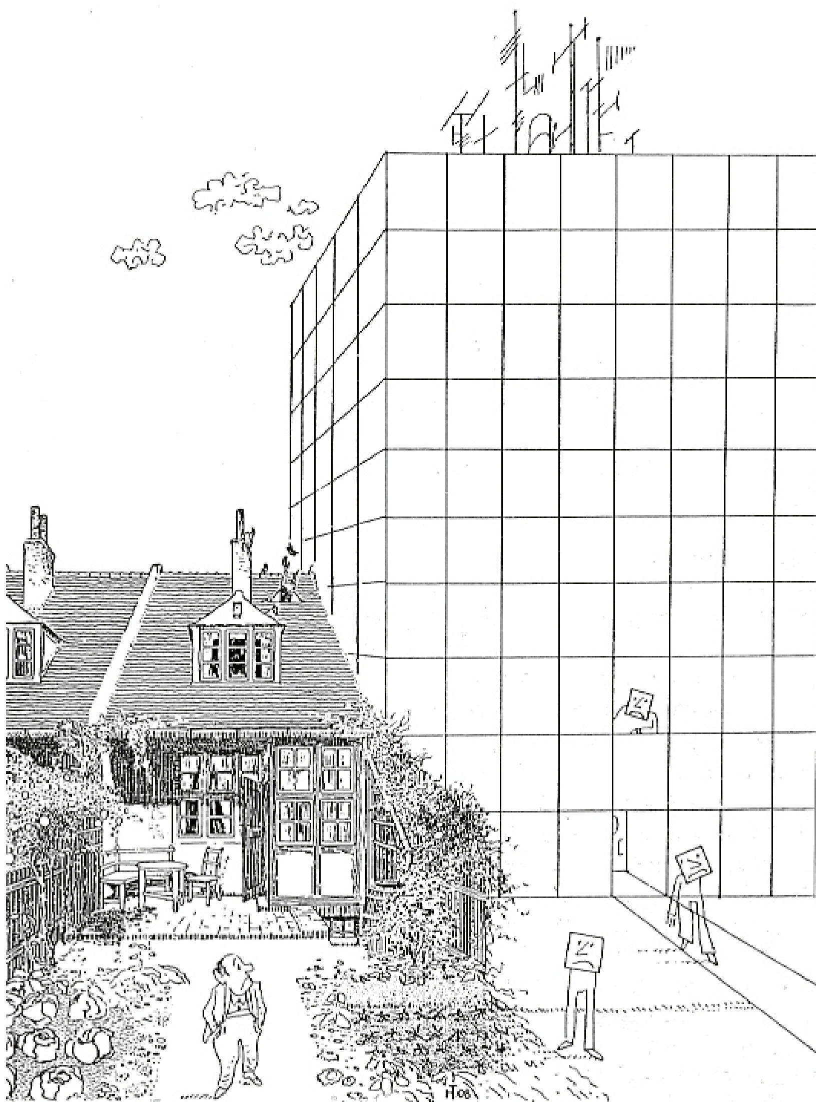
Fingerplaner Stadsmönster inspirerade av københavns anrika fingerplan, dvs stadsutväxter som följer kollektivtrafiken, och som följd få en serie gröna kilar in mot stadens mitt.

Flexibla planer Begrepp som betonar möjligheten att ändra form och innehåll inom fastställda planer i senare skeden. Handboken argumenterar för att i stället erbjuda flexibilitet genom en bred repertoar av plantyper i god tid framdiskuterade i transparenta dialogskeden. Jfr planberedskap* och planrepertoar*.

”Flätan” Bebyggelsestråk längs kollektivstråk med en sammanvävning av kvarter för boende, verksamheter och service.

Frimärksplaner Små detaljplaner; ordet används kritiskt för att påtala nackdelen med att addera små beslut utan långsiktig strategi för en orts geografiska utbredning eller morfologi*.

Funktionalismens nyspråk Funktionbegrepp-bindestreck-ytbegrepp: gång-bana; bostads-område; arbets-område; universitetsområde; lek-plats; sport-fält; mat-plats; mat-plats; fika-ställe etc.



FÖP Fördjupad översiktplan, har länge varit den andra av de tre plannivåerna i sverige, ÖP-FÖP-DP. Ersätts nu med begreppet ”områdesplan” som avses bli mer styrande. Jmf ÖP och DP.

Förtätning Mer bebyggele på en viss yta; detta kan ske genom tätare mellanrum eller högre hus. Begreppet bör enligt denna handbok bytas ut.

Generativa planer Mot begreppet komplettering* som betonar att tillägg bör vara av komplementerande art, dvs att förtätning inte i sig är ett egenvärde. Se komplettering*.

Gatuplikt Här: stadsmönster och stadstyper som genererar och initierar liv och händelser i en stadsdel. Jfr proaktiv planering.

Gatuväv Krav på fastighetsägare/byggare att tillhandahålla en viss procent av bottenvåningar till verksamheter och service för stadslivet. Användes tidigt i Manhattan. Jfr Boendeplikt*.

Gc-stråk Synonym till gatunät, eller rutnät. Brukar nyttjas för att betona att gatunät med fördel är mjuka, består av olikstora gator, och oftast inte är 90-gradiga.

Gång- och cykelstråk Viktiga som alternativ till trafikfarliga bilstråk. Bör å andra sidan ligga så att de kan ta del av och generera den väv av rörelser som genererar stadsliv. Jfr shared space*, gångfartsgator* och woonerf*.

Generationsboende Ett begrepp som enligt denna handbok bör växla till betydelsen boende i fler-generationsformer, mer mixat i staden än att isoleras med jämnåriga i ”äldreboenden”.

God bebyggd miljö Ett av de 16 nationella miljömålen. Betonas i denna handbok som ett strategiskt verktyg för att hitta vinn-vinnformer där bebyggelse- och grönstrukturerna kan synas oförenliga.

Gränssnitt Här: gränsen mellan bebyggelse och gröna ytor. Jfr kajer* och stadsbryn*.

Gröna etableringar . Här: investeringar längs och i den gröna strukturen för att initiera rörelsemönster, så att kajen/stadsbrynet kan bli självgående vad gäller service och trygga stråk. Jfr urbana etableringar*.

Grönkilar Används synonymt till ”gröna korridorer”, men som kontrast till gröna ringar som varit svåra att sökra mot bebyggelsetryck. Jfr københavns fingerplan.

Gröntypsdiagram Verktygslåda som belyser den bredd av grön repertoar som finns och synen på hur nära de bör ligga, eller hur många människor som kan ses som rimliga underlag.

Gåtur En form av medborgardialog. Jfr kap 3.

Helhet(ssyn) Föreställningen om exempelvis bra och bred planering. Begreppet används som motsats till stuprörsplanering*. I denna handbok drivs tesen att begreppet helhetssyn är vagt och därför svåranvändbart som verktyg och med fördel ersätts med val utifrån stadstypsmatrisens repertoar av olika tydliggjorda varianter av ”helheter”.

Helhetslösning Jfr helhet ovan. Även detta begrepp kan sägas vara vagt vad gäller frågan ”för vem” och för att begreppet ”lösning” tenderar missa den pluralism för olika nyttjare och tidens gång som bör beaktas i hållbart stadsbyggande.

Hus-i-park Idén att våra städer skulle formas inte av kvarter utan av frikopplade hus i öppna landskap. Som effekt skulle vi slippa ”korridorgatan” som sågs som ”alla konflikters gata”; av LeCorbusier formulerat: ”il faut tuer la rue corridor”, dvs ”det gäller att ta död på korridorgatan”.

Hållbart stadsbyggande I denna handbok betonat som ett stadsbyggande som poängterar behovet att utgå från tidstestade varianter av stadstyper, att lägga vikt vid deras prestanda i ett brett perspektiv. Jfr Värderosen*

Hållbarhet på 4 ben Ekologisk, ekonomisk, social/kulturell hållbarhet kompletterat med ett fjärde tekniskt/fysikt ben, som belyser trafiksystemens kvalitet och hållbarhet.

Hållplatstorg Idén att låta sekvensen av hållplatser formas som en serie torg i ett bebyggelsestråks huvudfåra. Jfr 12an spårvagnstorg i bromma, en klenod i stadsbyggnadskonsten.

Investeringstrygghet Begrepp som betonar vikten av att stadsplaner har en fasthet som gynnar intresset att vilja investera. Har debatterats stå i kontrast till en ofta utbredd föreställning om att ”flexibla stadsplaner” skulle

gynna investeringsviljan. I denna handbok drivs tesen att flexibilitet är viktig, och därför bör erbjudas i form av en bred repertoar av plantyper i lockande lägen över hela staden.

Inre kajer Grönstruktur för rekreation, odling mm. Jfr kajer mot det gröna*.

Inspel, inpass, teman Korta inlägg om planerandets aspekter att beakta under en workshop i STEP-dailoger.

"Kajer mot det gröna" Här: ett namn på gränssnitt mellan bebyggelse-struktur och grönstruktur, använt för att betona att detta gränssnitt bör formas som *framsidor* med samma omsorg som gäller när man planerar vid en kustlinje, dvs vid kajer mot det blå. Jfr gränssnitt*.

Klassiska staden Här: ett begrepp nära begreppet "den europeiska staden", definierat till exempel i Anne Vernez Moudons arbeten. Betonar kvartersväv, gatuväv och ägoväv.

Komplettering Här: tillägg till bebyggelse, utifrån avsikten att åstadkomma en rikare mix av innehåll, funktioner, upplåtelseformer, men också fysiskt i form av torgrum, gaturum och parkrum.

Komplementering Jfr komplettering.

Korridorgatan Modernismens beskrivning av det man betraktade som det klassiska gaturummets oordnade och stökiga blandning. LeC's devis löd "il faut tuer la rue corridor", "det gäller att ta död på korriodorgatan", det han också benämnde "alla konflikters gata".

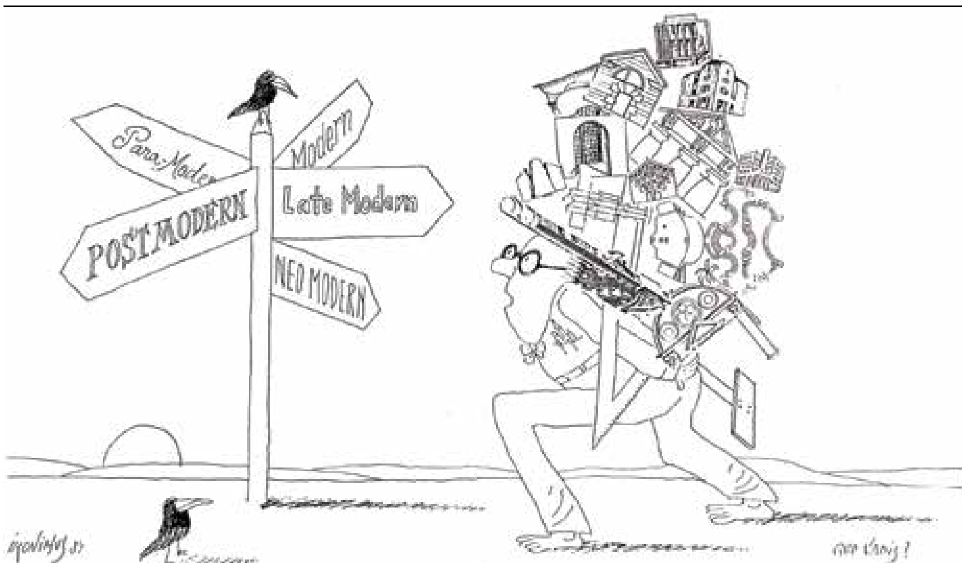
Korspunkter Ställen som genererar möten, händelser. Ett kryss inuti en cirkel var egypternas hieroglyf för stad. Jfr kontaktytor / bryn*.

Kvartersväv Begrepp som betonar att en sk rutnätsstad med fördel är mer än 90-gradiga kvarter och att den vävs av olikstora olikartade kvarter för att kunna härbärgera en mix av funktioner.

"Les 7v" De sju vägarna, les 7 voies. Också tolkat som les 7 vitesses, de sju hastigheterna. Idén att den klassiska stadens gatuväv skulle ersättas med vägar i en trädstruktur, typ "stam-gren-kvist-", från autostradan ner till lokalgator utan genomfart. Jfr den svenska tillämpningen SCAFT, som utgick från samma tankefigur.

Levande dagvatten Strategin att låta regnvatten fördröjas och göra nyttor innan, eller helst utan, att det hamnar i rörsystem fram till sjöar eller reningsverk.

De 3 magnetismerna Tumregeln där man



utvärderar om ett planförslag har kvalitén att locka till att både vilja bo, vilja verka och vilja starta service av något slag. Jfr Howards metafor med "tre magneter" och magneten trädgårdsstad.

Matplats på gångbana Trottoarcafé

Meerci-värderos Planeringsverktyg för att utröna en plats kvalitéer och brister, med fokus på upplevelse-värden. Utvecklad av Lena Steffner.

Medborgarburen planering Begrepp som poängterar att dialogmetoder bör initieras innan olika byggintressenter inträtt. Jfr begreppet samråd, som mer har fokus kring skeden där förslag framtagits av planerare eller intressenter.

Medborgarinflytande Se ovan.

Mix Här: blandning av funktioner som boende, verksamheter och service. En god mix avser också blandning av upplåtelseformer, ägostorlekar, miljö för olika kynnen och smaker. Jfr mosaik-planering.

Morfologi Här: en stadsbygds inre struktur m a p gatuväv, kvartersväv och ägoväv, dvs de faktorer som genererar stadsliv, händelser av både kommersiell och rekreativ karaktär.

Mosaikplanering Begrepp inom amerikansk planering som lägger vikt vid att en ny bebyggelse bör vara varierad. Jfr mix & tutti-frutti-planer.

Miljöprioriterad genomfart Gata som omformats så att den klarar genomgående trafik, men på stadslivets villkor. Vanliga verktyg för detta är sänkt hastighet, skifte av ytskikt, träd, sidoförskjutningar, lövtak.

Nimby Begrepp för motstånd till byggande nära en själv, "Not In My Back Yard". Har fått en motrörelse, YIMBY som betonar "yes" till ny bebyggelse.

Nyspråk Fenomen för skeden när en lära eller ism vill göra radikala skiften i paradigm, som när modernister på 1920-30-talet ville genomföra sin "nya stad för den nya människan". Dess språk kännetecknas av sammansättning av ord för funktion med ord för yta, ex: bostads-område, gång-bana, rekreations-yta, osv...

Offentliga rum Gaturum, torgrum och parkrum är stadens offentliga rum. Ord som understryker vikten av rum för stadsliv. Används som kontrast till modernismens form av "det öppna rummet"* som uppstår utifrån dess idé om "hus i park".

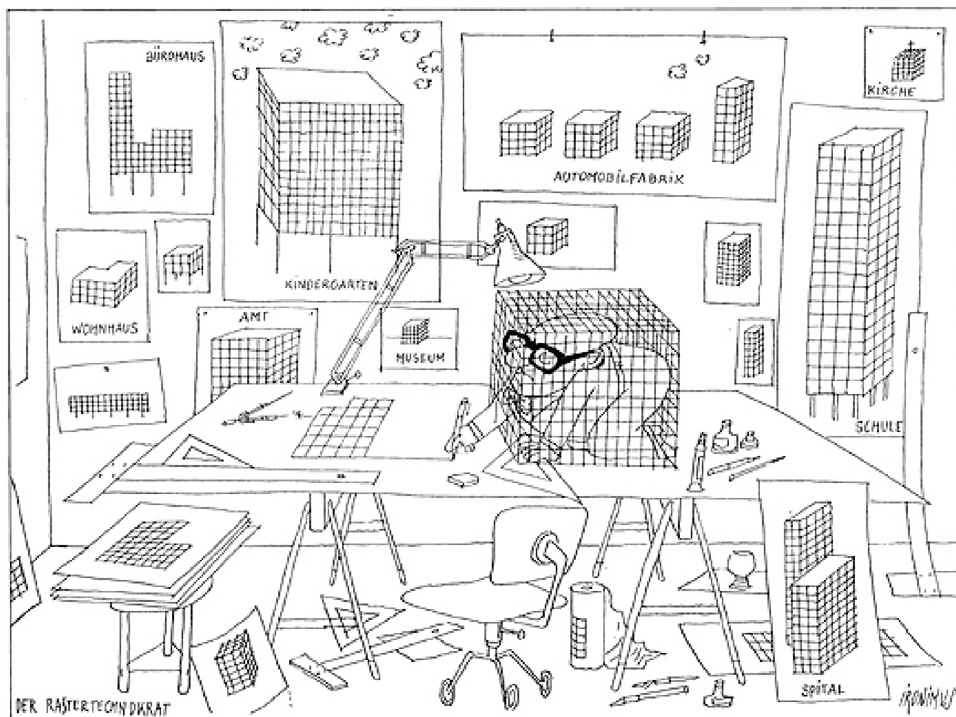
Obesity Fetma och tillhörande ohälsa som effekt av bilbaserad planering - har i amerikansk stadsplanediskussion lyfts fram som ett av de starka argumenten för behovet ett nytt planerings-paradigm. Jfr walkability.

Ortofoto Flygfoto vinkelrätt av ett stycke terräng. Används i sb m planering av nya stadsdelar.

Paradigm Här: värdesystem, idésystem, tankestruktur.

Planberedskap Mått för exempelvis en kommuns antal planer som finns färdiga i god tid, innan byggärenden aktualiseras. Jfr planrepertoar.

Planmonopol Kommunens rätt att stå för sin fysiska planering.



Planrepertoar Begrepp som betonar att planberedskap bör innefatta en stor bredd av bebyggelsetyper, dels för att det berikar en stad, dels för att det ger spelplan för både stora och små byggherrar resp byggföretag.

Plurel EUs rapport om städers växt. Har satt ljuset på den skenande stadsutbredning som skett till förfång för både jordbruksmark och för städernas morfologi.

Pollinatörer Insekter mm; används ofta som pedagogiskt exempel ur den bredd av ekosystemtjänster som håller igång ekosystemen.

Portland Stad med aktiv miljöinriktad stadspolitik, bl a genom att sätta gränser för stadens växt, nya kollektivtrafiksystem, mm. Jfr fingerplaner*.

Prestanda Knippe av egenskaper; här: nyckelbegrepp i argumenteringen för att i stadsplanering utgå från beprövade tidstestade stadsbyggnadsidéer och -typologier. Retorisk kontrast till att "ny stad måste uttrycka vår tid". Jfr stadstyper.

Prickmark Beteckning för mark man inte ska/bör/får bygga på - enligt modernismens devis mark längs tomtens periferi.

Prickmarksskifte Idén att växla praxis och ange prickmark för tomtmitt / kvartersmitt, och därmed främja byggande rund gårdstun / kvarterstun.

Profileringsarkitektur Här: tendensen att låta höga hus eller radikala avsteg från platsens praxis utgöra verktygf för att "sätta staden på kartan".

Programsamråd Medborgardialog i tidigt planeringsskede. Bra, men uppfattas enligt denna handboks ansats tyvärr ofta alltför sen för att ge medborgaren mer än en kommenterande roll till andra intressenters initiativ. Jfr dialogmetoden step där medborgaren deltar i både program- och utformarskeden.

"Pysa utåt" Här: stadsväxt ut över kringliggande marker, i bästa fall som fingerplaner*.

Referensgrupper En av formerna för medboragarburen dialog.

Reparativa kompletteringar Här: idén att vända bebyggelsetryck inåt på sådana sätt att ny bebyggelse kompletterar befintlig bebyggelse och gör en stadsdel eller ett kvarter rikare i avseende på mix av funktioner, upplåtelseformer, smakuttryck etc, med fördel åskådliggjort i en väredros för platsen, före och efter ett tillägg.

Resiliens, resilience Tålighet, exempelvis en bebyggelses förmåga att klara och anpassa sig till förändringar.

Reskvot, restidskvot Här: relationen mellan tid som krävs för att röra sig i bilnätet och kollektivnätet, alternativ hur mycket av målpunkter vi når inom en timme med bil- resp kollektivtrafik. För Storstockholm bedöms den ligga på 2,2 till bilismens fördel.

Resesekvens Här: den serie av förflyttningar vi brukar genomföra under ett dygn eller en vecka - ett begrepp som tydliggör att planering bör syfta till att göra det "lätt att uträtta saker på vägen".

Restriktionsplanering Planeringsmetod, där planer betraktas som det som faller ut när alla restriktioner nogsamt inventerats och beaktats. Se attraktionsplanering* .

Robust kolletivtrafiknät Exempelvis: "tänk spårväg - kör buss".

Rundabordsarbeten Här: dialogverktyg i sb m workshops kring
planärenden. Se STEP*.

SKI Samhällsekonomisk kostnadsintäktsanalys, jfr cost-benefit-analys

Stadsbryn En bebyggelses utsida mot omgivande landskap

Stadstyper Här: samlingsbegrepp för stadstyper, bytyper, bebyggelsetyper, ofta sorterade som typologier, jfr rådberg*

Stadstypsmatris Översikt över stadstyper, bytyper, bebyggelsetyper - ibland benämnda stadstypologier. Används vid workshops för samråd och dialog

Shared space Begrepp som betonar att trafik av olika slag delar på gatuyta eller torgyta; jfr, gåfartsgata*, woonerf, Monderman*

Silning Här: trafikflöde som fördelas över en väv av gator; i amerikansk litteratur = filtering

Sprawl / urban sprawl Utglesning av staden, används i negativ bemärkelse

STEP Här: dialog-metod, där medborgare medverkar i planering, avseende både dess program- och utformningsfas. Deltagarna uppfordras att i samverkan med andra ibland motsatta intressenter hitta mönster för både "vad vill vi och vad bör vi". Tre viktiga redskap är stadstypsmatris, värderos och rundabordsarbeten med klossar på flygfoton. Step-metoden kan nyttjas i alla faser av bebyggelseplanering.

Stadstypernas tidstestade prestanda Idén att inför vårt fortsatta byggande dra slutsatser av hur olika stadstyper har fungerat genom olika kulturella och ekonomiska epoker, under framväxten av olika färdmedel, livsstilsförskjutningar, etc.

Stimman, Hans Berlins ryktbare stadsbyggnadsdirektör, viktig för den reparativa kompletteringens* tankespår.

"Studs inåt" Här: föreställningen att en gränssättning för stadsutbredning kan vända bebyggelsetrycket inåt - på ett för staden eller stadsdelen fördelaktigt vis. Jfr reparativ komplettering*

SWAP, markbyte Här: verktyg för smarta val av gräns/stadsbryn/kaj där markbyten ger vinn-vinn-varianter för både bebyggelse- och grönstrukturerna.

SWOT Analysmetod för att utröna en plats eller en verksamhets styrkor och svagheter, möjligheter och hot. Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats

Synergier Här: bregrepp för vikten av korspunkter och kontaktytor, god mix av funktioner, spelplan för olikstora aktörer, etc.

Tankespår Här: synonymt använt med verktyg, argumentlionjer, tumregler som visat sig användbara i de mångpartssamtal som stadsplanering utgör.

Tillgänglighet Ang devisen "störst möjliga tillgänglighet med minst möjliga rörlighet" jfr tidsgeografi.

Tidsgeografi Här: beskrivningen av hur olika bebyggelse-mönster medför olika krav på tid och förflyttningar för att vi ska klara av våra dagliga rutiner; jfr begreppet livspusslet.

Transparens Här: föreställningen att dialogmetoder kan ge bättre avvägningar om parter förstår varandras synsätt, och uppfordras att gemensamt leta vinn-vinn-varianter.

TRAST Trafik för en Attraktiv Stad, handbok framtagen av boverket, trafikverket och SKL. Har inledning som betonar vikten av målstyrning utifrån stadstypstänkande.

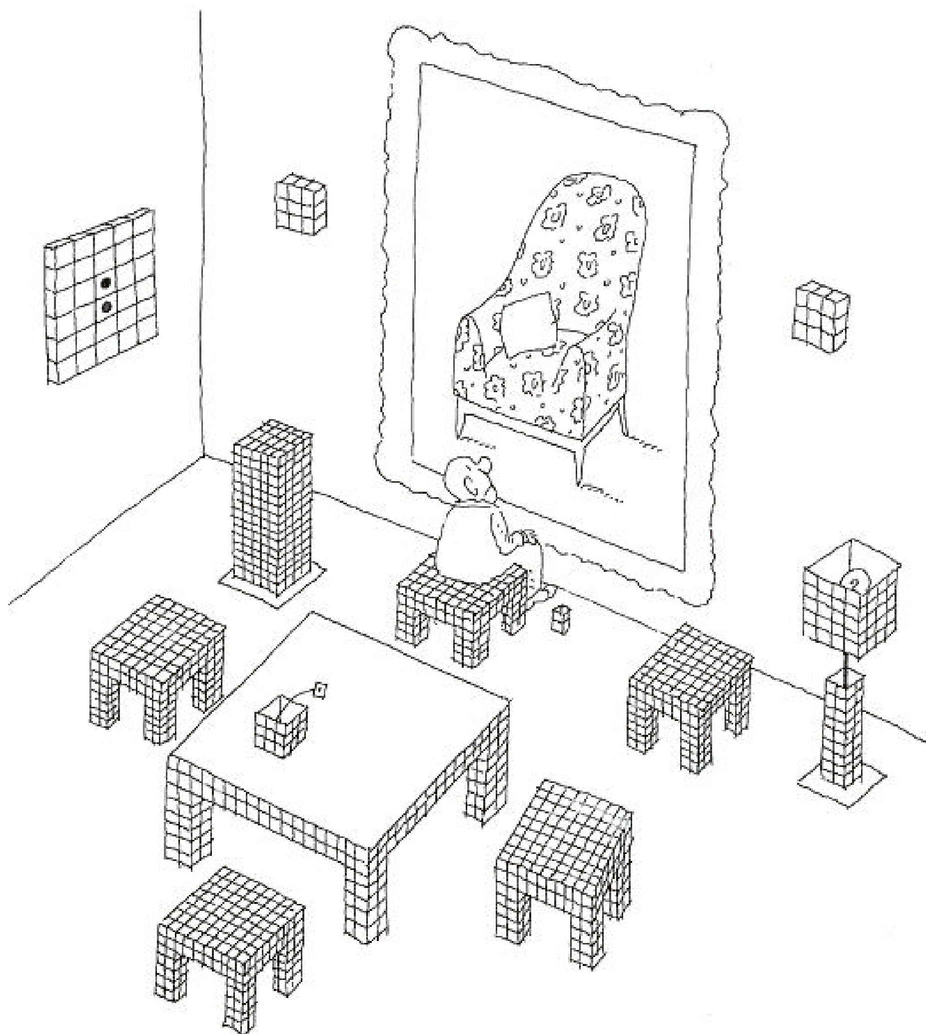
Tre magneterna Vilja bo; vilja ha firma; vilja öppna för service av olika slag.

Tun Gårdstun, kvarterstun; synonymer till gård eller innergård

Typologi Se stadstyper.

Täthet Mängd bebyggelse per tomtyta, jfr e-tal*

Underlag I planeringsdiskussioner ofta felaktigt tolkat som liktydigt med mängd. Här förespråkas synsättet U = m x f x a, där U = underlag; m = mängd människor; f = flöde, a = attraktivitet



Urbana etableringar Här: de lokaliseringar som kommunen kan eller bör initiera för att ge en kaj-bebyggelse goda betingelser för fortsatt framväxt av service , trygga stråk och stadsliv.

Verktyg Här: arbetsverkttyg, tumregler, tabeller, tankespår, argumentlinjer, viktiga observationer.

Värdeplanering Planering som ställer kriteriet att en bebyggelse ska innebära nyttor för omgivningen, t ex i avseende på mix av funktioner, upplåtelseformer, men också andra aspekter av hållbarhet. Jfr värderosen, som utgör ett smidigt sätt att redovisa hur värden tillskapats i olika avseenden.

Värderos Ett verktyg för att illustrera hållbarhet i olika avseenden, mätbara och icke mätbara, i en bild.

Väv Här: begrepp som belyser stadens morfologi. Jfr "stadens DNA" eller "de tre vävarnas väv" - gatuväv; kvartersväv; ågoväv.

Walkabilty Amerikanskt begrepp för att belysa åtkomst till olika delar av stadens liv inom gångavstånd, eller "nåbarhet till fots".

Woonerf Gångfartsgata, shared space.

Zonering Modernismens idé om att fördela olika funktioner till olika områden: bostadsområden, arbetsområden, universitetsområden, handelsområden, etc. Betecknas kristiskt som bubbelplanering*.

Zonplanering Se zonering.

Åtgärdstrappan Här: 26-gradig lista över åtgärder att dämpa silningen av trafik, i avseende på hastighet och fördelning på delar av en gatuväv.

Ägoväv Se väv.

ÖP Översiktsplan, den översta av de tre plan-nivåerna, ÖP-FÖP-DP. Ska aktualiseras vart fjärde år.

litteratur

... manifest, underlag och referenser

Fyrar och grynnor längs stadsbyggandets utvecklingsspår



1800-tal

Die Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen / Camillo Sitte 1889 svensk översättning av Göran Sidenbladh 1982. Stor inspiration ang stadsrum och stadsväv.

1900-1950-tal



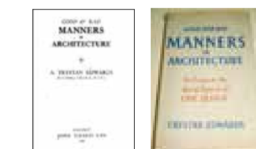
Garden Cities of Tomorrow / Ebenezer Howard, 1902. Banbrytande verket för trädgårdsstaden som stadsidé. Viktig läsning för att förstå idéernas bredd - i kontrast till dagens missbruk av beteckningen där det mesta med gröna inslag benämns trädgårdsstad.



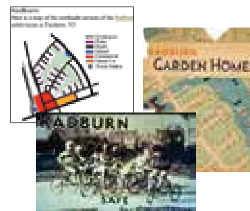
Town Planning in Practice / Raymond Unwin, 1909. RU beskrivs som den som konkretiserat Unwins teorier. Howards och Unwins trädgårdsstadstankar kritiseras numera också för att de berett vägen för modernismens zonering och sprawl.



P O Hallman, chef för stadsplanekontoret i Stockholm 1921-27. Skapare av en stor mängd svenska stadsplaner i sitteansk anda.



Good and Bad Manners in Architecture, Trystan Edwards, 1928, 1946. An essay on the respect of Civic Design. Betoning av husens ansvar för trivsel och trygghet i gatu- och torgrum. Jfr 'Eyes on the street'*

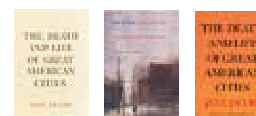


Radburn, New Jersey, USA, ny stadsdel 1927-29. Epokgörande stadsplan utifrån den modernistiska zonplaneringens tankar. Skriften **RADBURN, The town for the MotorAge, Safe for Children** förespeglade att man med trafikseparering och zonering erbjuder både en stad för bilen och en stad säker för barn.



Chartes d'Athèns / CIAM /Le Corbusier. 1933. Det epokgörande manifestet för modernistisk stadsplanering. Påverkar fortfarande planering världen över.

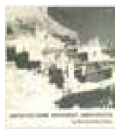
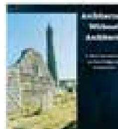
1960-tal



Death and Life of the American City, Jane Jacobs, 1961. Sv översättning 2005 'Den amerikanska storstadens liv och förfall'. JJ påvisade värdet av gatuväv, nätt skala, mix av funktioner och ägor - även i storstaden.



Townscape / Gordon Cullen 1961. GC illu-strerade vikten av gaturum, nätt skala, mix av funktioner, värdet av att forma stråk som en serie blickfång, serial eller sequential vision. Studiekamrat & själsfrände med Ralph Erskine.

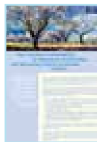



Architecture Without Architects, B Rudolfsky 1964. BR lyfter fram det rika bebyggelsearv som framburits under århundraden - en kritik av form och skala på modern planering och arkitektur.



SCAFT 1968. Riktlinjer för stadsplanering - med hänsyn till trafiksäkerhet / Statens planverk. Starkt inspirerad av Radburn-planen, Buchanan och Le Corbusiers teser om trafik uppdelad efter hastigheter och trafikslag. Jfr ”Les 7v”

1970 -tal



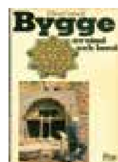
EUs ESDP 1970-. Del av EUs serie om stads-planeringsfrågor, till stor del argumentering för ett värnande av den europeiska staden. Bra skrifter, som tyvärr läses av få och följs av ännu färre.



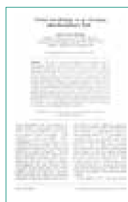
The Economy of Cities / Jane Jacobs. 1970. Fördjupning av JJ’s ekonomiska argument för klassisk stadsväv, .



Pattern Language, Christopher Alexander et al, 1977. Epokgörande verk om vikten av att i varje planeringssteg välja bland de olika mönster som finns till hands. T ex att vid planeringen av en stad göra val av stadstyper utifrån de prestanda som dessa rymmer. Att vid val av gatumönster välja utifrån prestanda i olika gatuvävar. Osv.



Bygge av stad och land, Elias Cornell, 1977. Rik skildring av städers sätt att fungera, tyvärr med liten effekt på den många årskullar som haft denna skrift som studielitteratur.

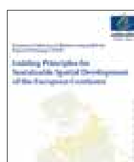


Anne Vernez-Moudon, Working with tissue models and support structures as design tools /Housing and settlement design series/ 1978. AVM har genom studier av europeiska städer under århundradena påvisat hur nätt gatu- och ägoväv är det som genererat stadsliv och flexibilitet över sekler, olika kulturer och ekonomiska epoker.

1980-tal



Farväl till Funktionalismen / Hans Asplund, 1980. Stridbar uppgörelse med funktionalismen, skriven av sonen till Gunnar Asplund som i tidigare delen av sin karriär varit en av funktionalismens tillskyndare i Sverige.



Europarådets ESDP: Guiding Principles for Sustainable Spatial Development of the European Continent, 1983, 2002. Stark argumentering för ett värnande av den europeiska staden, liksom kritik av bilstaden och sprawl.



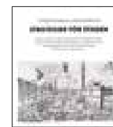
The Social Logic of Space, Bill Hillier, Julienne Hanson, 1984 . Pionjärarbete om ’space syntax’, gatuväv och ’connectivity’. Verktyg som på senare år i Sverige nyttjats, och utvecklats, av Spacescape AB.



Cities and the Wealth of Nations by Jane Jacobs , 1985. Ännu en klassiker med JJ’s breda argumentering för klassisk stadsväv.




Livet mellom husene, Jan Gehl, 1987. Pionjärarbete om vikten av att återigen se gatan primärt som ytor för stadsliv, i andra hand som trafikyta där fordon måste röra sig på gatulivets villkor. JG lanserade detta senare som begrepp om ”5km-staden i kontrast till den biilsynta planeringens 70km-stad”.



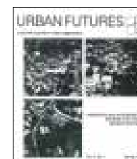
Strategier för Staden, Arkitektur 1-1987/ T Einarsson & J Söderlind 1987. Argumentering för ’den europeiska staden’, mix av funktioner och stadsväv.



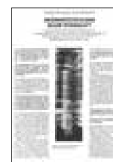
An Architecture of Complexity, Lucien Kroll, 1987. LK argumenterar för klassisk stad, dels vad gäller dess morfologi , vilket gav stark genklang, dels vad gäller klassiska formspråk, vilket omvänt gav en kritik som senare marginaliserade LKs inflytande.



Der Soziale Raum, Architektur = Gebrauchskunst, Vargas et al 1988. Socialt perspektiv på Ralph Erskines och Arkens stadsbyggndsprojekt



Urban futures a quartely journal on urban regeneration: incl **Post-Mortem on The Death of The European City and the Possibilities of its Rebirth**, T Einarsson & J Söderlind 1988. Argumentering för ’den europeiska staden’, för stadsväv och mix av funktioner.

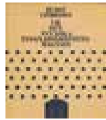


Skönhetstävling eller Stadsliv, Arkitektur 5-1988: T Einarsson & J Söderlind 1988. Kritik av hur profileringsarkitektur, te x i form av höghusdebatter, vrider intresset från viktiga urbana kriterier för stadsliv.

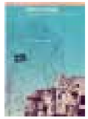




Stadsmiljörådet, tillsattes av regeringen, 1988. Leddes av Birger Åström resp Louise Nyström. SMR ordnade konferenser och kampanjer, som City and Culture 1998, **Tyckt om hus** 1999, ett antal ’Stadens Dag’ med Sveriges stads-arkitekter, mm: utgav 1994-2004 nyhetsbladet ’urban’, och skrifter som Stadsarkitektur – form, kultur, liv 1999, Stadsdelens vardagsrum 2000, **Agenda för staden 2002**. Inordnades 1994 under Boverket, där verksamheten upphörde 2008.

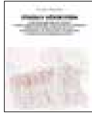


Ur den Svenska byggnadskonstens Magasin / B Lindroos, 1989. Inspirationsbok om en rik arkitekturtradition att lära av.



Built for Change: Neighborhood Architecture in San Francisco / Anne Vernez Moudon 1989. Påminnelse om hur en god plan är öppen för generationers avtryck.

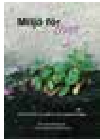
1990-tal



Stadsliv söker form, Arkitektur 2-1990 / T Einarsson. Historik över 30 års stegvisa försök att åstadkomma stadsliv.



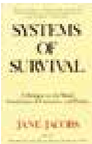
Public Streets for Public Use / Anne Vernez Moudon 1991.



Miljö för livet. Om boende, socialt liv och psykisk hälsa / antologi/ Stadsmiljörådet. Red: Per Arne Håkansson: Louise Nyström, 1991.



Agenda 21, Rio 1992. Banbrytande beslut för att lyfta hållbarhetens perspektiv.



Systems of Survival by Jane Jacobs 1992: A dialogue on the Moral Foundation of Commerce and Politics



Arken Architects, alla Ricerca di una Tradizione Moderna / Edilizia Populare / 1993. Italiensk kartläggning av Arkens sökande efter en modern tradition, i hus och stadsplaner. Intro av J Söderlind.



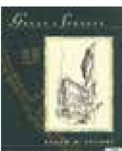
Strandskydd - en god tanke på villovägar / PLAN nr 6, 1993 / Torbjörn Einarsson. Inlägg om hur kombinera strandskyddets goda grundidé och städers marina strävanden: 'kajer mot det blå och det gröna'.



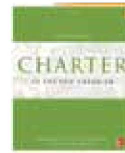
Bebyggelsens mångfald, 1994.Red: Louise Nyström, Boverket. Med stöd i internationell forskning o erfarenhet argumenteras för mångfald som avgörande faktor för stadsliv.



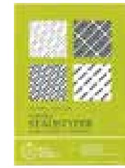
Vom Baufeld zum Quartier, Leben in Hellersdorf, WoGeHe, Berlin/ Arken, LKroll et al 1994. Efter murens fall efterlyste bostads-bolaget tre europeiska kontors förslag om hur östtyska betongelementområden kan bli kvartersstad.



Great Streets / Alan B Jacobs, 1995. Digert kartverk över gatu- och kvartersväv världen över. En bra hjälp för den som vill agera för smärre mått än dagens ofta överstora gaturum.



Charter of the New Urbanism / CNU 1996. Amerikanska nyurbanisternas svar på Atén-cartan, med fokus på stadsbyggande från den lilla till den stora skalan, bl a det som CNU kodat i begreppet transekter.



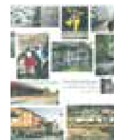
Svenska stadstyper. Historik Exempel Klassificering / J Rådberg & A Friberg 1996. En av Rådbergs skrifter i ämnet, med slutsatser om att det är stadstypernas egenskaper som ligger till grund för folks preferenser, mer än de ofta anförda faktorerna läge och prisnivåer.



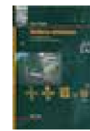
Drömmen om atlantångaren.1997 Utopier & myter i 1900-talets stadsbyggande / J Rådberg. Kritik av modernismens brister och behovet av mer småskalig mixad stadsväv. Effektiv avklädning av moderismens anspråk på att ha infört de sociala aspekterna i stadsplaneringen.



Städernas gröna rum - kulturlandskapet som park och trädgård. Ur Byggnadskultur nr 2/1996



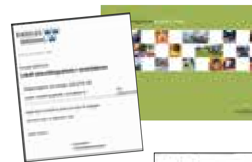
Stadslandskapets Sönderfall eller läkning / Louise Nyström, Stadsmiljörådet, Boverket 1997. Antologi med inlägg om den europeiska stadens utsatta tillstånd och potential.



Stadens Renässans - Från särhälle till samhälle. Om närhetsprincipen i stadsplaneringen, Jerker Söderlind, 1998. Pedagogisk genomlysning av zonplaneringens effekter och medel för återupplivat stadsliv.



EUs vitbok om stadsutveckling, handlings-plan för hållbar utveckling i EUs städer, 1998. Stöd för en mer aktiv fas i restaureringen av en bilsynt epoks stadsavveckling. Kraftfull signal om värnandet av den europeiska staden.



Storstadsdelegationen 1998, ett av de nationella initiativen att rå på segregering och andra skenande faktorer. Stort fokus på inflytandefrågor, men tyvärr liten effekt.



Staden åt skogen, Sundsvalls bebyggelse 1940tal-80-tal, Sundsvalls museum, 1998 inkl artikeln: **Tillbaka till Staden** / T Einarsson. Om den europeiska stadens dilemma & behov av urbanisering, med Mittuniversitet som exemplifiering på temat 'skolan som en bit stad'.



Stadens mönster - de historiska kartorna berättar: RAÄ, Nils Ahlberg,1998. Input för den som inser värdet av att 'lära av di gamle'.



De 16 nationella miljömålen, Sveriges Riksdag, 1999: MÅLÅRET 2002

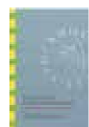
1. **Begränsad klimatpåverkan**
2. **Frisk luft**
3. **Bara naturlig försurning**
4. **Giftfri miljö**
5. **Skyddande ozonskikt**
6. **Säker strålmiljö**
7. **Ingen övergödning**
8. **Levande sjöar och vattendrag**
9. **Grundvatten av god kvalitet**
10. **Hav i balans samt levande kust och skärgård**
11. **Myllrande våtmarker**
12. **Levande skogar**
13. **Ett rikt odlingslandskap**
14. **Storslagen fjällmiljö**
15. **God bebyggd miljö**
16. **Ett rikt växt- och djurliv**



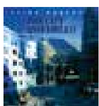
Bo i Sörmland: inspirationsbok för boende och byggande i Sörmland : baserad på den nordiska idètävlingen Vision 2025 / idè och text: Torbjörn Einarsson, Peer-Ove Skånes,



Byggande vid vatten hot eller möjlighet för Norrtäljes utveckling: G Cars & Jerker Söderlind, KTH ISSN 1104-683X



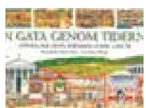
Stockholms Byggnadsordning, ett förhållningssätt till stadens karaktärsdrag. 1999 Kallstenius, Sth SBK /S Koinberg, K Forshed, L Reppen.



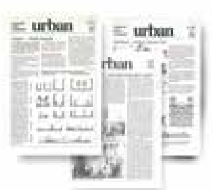
The City Assembled, The Elements of Urban Form Through History, 1999. Bra inblick i stadens elementa.



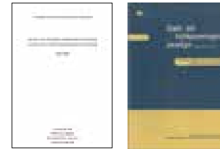
Towards an Urban Renaissance: Final report of the Urban Task Force, chaired by lord Rogers of Riverside: 1999. Modernisten Richard Rogers gör på uppdrag av Blair en överraskande gir mot klassiskt stadstänkande.



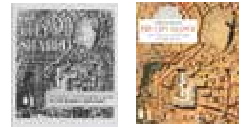
En gata genom tiderna - upptäck hur gatan förändras under 12000 år, illustrationer Steve Noon o text Anne Millard, 1999. Påminnelse om gatan som långlivat rum och arena för stadens liv.



Stadsmiljörådet. Förutom konferenser över landet, antologier, stadsdagar, mm var nyhetsbladet Urban i 20 år en viktig kanal för stadsbyggnadsförnyelse / red Louise Nyström



Stads- och trafikplaneringens paradigm. Om behov av nya principer och samverkande åtgärder för en bättre stadsmiljö: Anders Hagson,1999. Stark argumentering om ersätta SCAFTs och 7v's gatuhierarkier med gatuvävs-tänkande.



The city shaped. Urban patterns and meanings through History by Spiro Kostof,1999. Rika illustrationer på stadsmönster och deras innebörder.

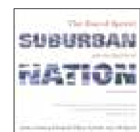
2000-tal



Stockholms satelliter – rekordåren 1960-79 / J Söderlind & P Skoglund, 2000. Fotosafari genom rekordårens förortsmiljöer med kritiska kommentarer om ett stadsbyggande på fel väg.



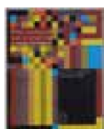
Attraktiva kvarterstyper, En undersökning av bebyggelse befolkning och attraktivitet i Stockholms Söderort / J Rådberg, 2000. Lyfter fram bebyggelsetyp som viktigare än lägesfaktorer, upplåtelseform och pris.



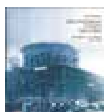
Suburban Nation The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream, A Duany, E Plater-Zyberk and J Spark, 2000 & 2010. Om förortens dramatiska nackdelar och exempel på ett mer urbant byggande.



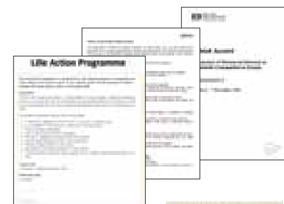
Urban Design Compendium by Llewelyn-Davies, The Housing Corporation, 2000. Diger handbok, effektivt läromedel. Ett måste.



Åtta postulat - om planering av staden som livsmiljö. KO Arnstberg, I Bergström, 2001. Effektiv och konkret argumentering för en mer levande stad.



Den moderna staden tar form. Arkitektur och debatt 1910-1935 / Eva Eriksson, 2001. Stark skildring av viktig brytningstid, modernismens inmarsch, och vad som också offrades.



Lille-planen 2000, Rotterdam Urban Acquis 2004 och **Bristol Accord 2005**, EU. Delar i serien av EUs styrdokument - i riktning mot mer hållbara stadsmönster. Jfr Leipzig Charter 2007



Stadsplanera - istället för trafikplanera och bebyggelseplanera, Boverket 2002. Programskrift med syfte att minska gängse tendenser till "stuprörsplanering".



Agenda för Staden, Stadsmiljörådet, red Louise Nyström, 2002. Programskrift med ambitionen att utgöra ett svenskt svar på svar på CNUs Charter of New Urbanism 1996, som i sin tur ville ge ett svar på Atén-chartan 1933.



Charter of Stockholm, CEU, 2003: http://www.ceunet.org/charter-of-stockholm-6-november-2003/ . Ett manifest framtaget vid en konferens hållen av Council for European Urbanism.



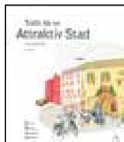
Åtta små hus, erfareneheterna av ett bostadsprojekt i Vadstena, Kjell Forshed & Ola Nylander, Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB, 2003



Streets & Patterns, Stephen Marshall, 2004. Kartläggning av olika slags gatuväv och morfolgier och dessas betydelse för det stadsliv som genereras.



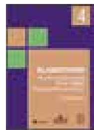
Det är möjligt, inspirationsbok för attraktivt och hållbart samhällsbyggande i Sörmland, 2004. Länsstyrelsen i Södermanlands län: Jerker Söderlind, Tekn dr huvudförfattare, m fl



TRAST, Trafik för en Attraktiv Stad 2004 / Boverket, Trafikverket, Sveriges Kommuner & Landsting. Stadsbyggnadskapitel om vikten av att utgå från resp stadstyps logik / Arken & Söderlind.



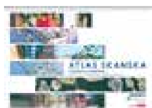
Hela Staden: från mellanrum till stadsrum / K Berglund, J Sjöström, B Åström, 2004. Exempel på bra stadsbyggnadsförsök i en kvardröjande modernistisk epok.



Blandstaden, ett planeringskoncept för en hållbar bebyggelseutveckling? Gunilla Bellinder, Boverket, Miljödepartementet, Formas, 2005. Bra önskelista men få konkreta, skarpa utslag i regeringspolitik.



Den amerikanska storstadens liv och förfall, Jane Jacobs, 2005. Jacobs verk från 1961 i svensk översättning. Se 1961.



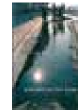
Atlas Skanska, Värdeplanering Vägen till ett attraktivt och hållbart Stockholm: Arken, Ekologigruppen, Söderlind, 2006.



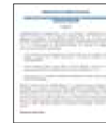
New City Life, J Gehl, L Gemzoe, S Kirkanaes B Ekland. 2006. Ännu en detaljrik skrift om stadsrummets vikt för stadsliv. Ett måste.



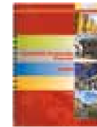
Myter och sanningar om städer trafik och miljö / C Ljungberg 2010, Framtidsdspaningar från Ljungbergs blogg, fräscht debattmaterial.



Arkitektur för livet om nutidens arkitektur mellan dåtid och framtid / Louise Nyström, 2006. LN pläderar uppfordrande om arkitektur & stadsbyggande som ramar för våra liv.



Leipzig-Stadgan om hållbara städer i Europa / EUs ministermöte om stadsutveckling & territoriell sammanhållning i Leipzig, 2007.



Sustainable Community Plannning Guide 2007, This planning guide is produced by the Nelson Mandela Bay Municipality, in partnership with SIPU International, SPA, SIDA



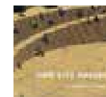
Sverige bygger åter STORT i trä - 55 exempel på modern träbyggnadsteknik i stora konstruktioner, 2007



A Legal Guide to Urban and Sustainable Development for Planners, Developers and Architects. Daniel K. Slone, Doris S. Goldstein with W. Andrew Gowder, 2008



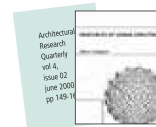
Hungry Cities / Carolyn Steele 2008. Uppfordrande aspekter hur våra städer haft / borde ha sin form relaterad till matproduktion.



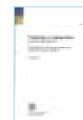
New City Spaces, J Gehl & L Gemzoe: Ännu en av Gehls handfasta handböcker i hant-verket att värna kvalitéer i stadsrum, 2008



Staden i Västerlandet / Erik Lundberg, 2008. Posthum sammanfattning, bl a stadsvävens utveckling och relation till teknikens utveckling.



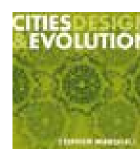
The Structure of Pattern Language & The Principles of Urban Structure/ NA Salingaros, 2000 resp 2008. Lärorika resonemang om stadsmönster och morfologier.



Värdering av stadsmiljöer - en metod att mäta upplevelse, Lena Steffner, 2009. Avhandling och beskrivning hur man kan mäta också de sk omätbara värdena.



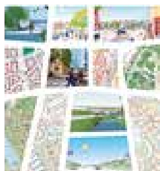
The Architecture of Community / Léon Krier 2009. Spirituell sammanfattning i bild och ord av LKs tankar kring stadsform och stadsliv. Insiktsfulla observationer som tyvärr tappat inflytande pga att arkitekter hakar upp sig på LKs klassiska husarkitektur.



Cities Design & Evolution, Stephan Marshall, 2009. Framväxten av stadsmönster skildrad som parallell till evolutionens trial-and-error. Från by till megastad. Mycket läsvärd.



Tillvaroväven, 2009, Torsten Hägerstrand, pionjär inom det tidsgeografiska synsättet: viktigt för förståelsen av rörlighet, tillgänglighet och livspussel, därmed behovet av mixad stad.

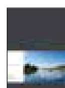


Upplands Väsby > Urban Väsby, Resan från förort till stad / UCR, P Elmlund. gåva till UVs Stadsbyggnadsdag 2009. Illustrerar varianter på en stadsvävs relation till tvärande stambana, våtmark, motorväg, grönkil liksom omdaning / komplettering / urbanisering av förort.

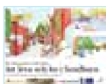
2010-tal



PLUREL Peri-urbanisation in Europe, Towards European Policies to Sustain Urban Rural Futures report, 2010: http://www.deltarail.nl/en/index.html



Järfällas Miljöplan 2010-2020.



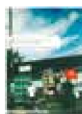
Utvecklingsplan för Sundborns by, för Trafikverket o sockenrådet / Arken 2010. Verktyg för den lilla ortens växt.



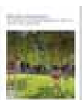
Färjelägen – som noder för mer hållbara bebyggelsemönster, för Trafikverket, 2010 / Arken Arkitekter. Ex på nya växtmönster, hur färjelägen kan växa till fungerande stadsdelar.



Funktionsblandade stadskvarter, om BGV (Berikande GatuplansVerksamheter), M Wärnhjelm, J Sandahl et al, 2010. Listar incitament till rikare stadsblandning.



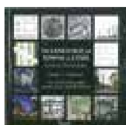
Metodsamling A-Ö, 70 Metoder för ökat medborgardeltagande, del av "Stadsplanering med fokus på människan"/G Magnusson 2010



Mångfunktionella ytor, 2010 / Boverket: klimatanpassning av befintlig bebyggd miljö i städer och tätorter genom grönstruktur



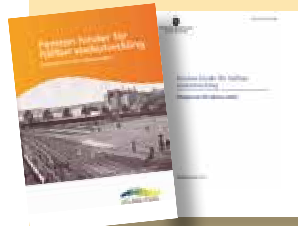
Sverige i nytt klimat - våtvarm utmaning / Formas. 2010, Red B Johansson. Understryker behovet av omställning av vårt stadsbyggande.



The Language of Towns & Cities - A Visual Dictionary: Dhiru Thadani, 2010, förord L Krier & intro A Duany. Magnifik mastodont, 781 sidor, 'om allt', A-Z.



Så får vi den goda staden / Trafikverket, Boverket, SKL, Jönköping, Uppsala, Norrköping Kraftsamling av de stora verken. 2010



Femton Hinder för Hållbar Stadsutveckling, Delegationen för Hållbar Stadsutveckling 2012

Delegationen för hållbara städer vill särskilt lyfta fram femton hinder som försvårar en nödvändig, snabb och långsiktigt hållbar omställning av städerna

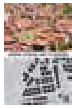
1. Hållbarhetsvisioner har inte integrerats inom olika politikområden
2. Värden kopplade till människors livskvalitet och städernas attraktionskraft ges inte tillräcklig tyngd
3. Ohållbara livsstilar och beteenden bidrar till höga koldioxidutsläpp
4. Ökad social och rumslig uppdelning i städerna
5. Otillräcklig dialog med medborgare om stadens utveckling
6. Stuprörstänkande försvårar helhetslösningar
7. Bristande samordning inom och mellan olika nivåer
8. Ensidigt och kortsiktigt projektfokus hindrar långsiktighet
9. Bristande kapacitet och kompetens att utöva ledarskap
   för komplexa, tvärsektoriella processer
10. Bristande incitament för långsiktigt hållbara beslut
11. Inlåsning i svårföränderliga och kostsamma strukturer
12. Otillräckliga satsningar i samhällsviktig infrastruktur
    kopplat till städernas utveckling och behov
13. Otillräckliga satsningar på kunskapsutveckling och pilotprojekt
14. Brist på fungerande affärsmodeller
15. Konserverande regler för offentlig upphandling

Delegationens "testamente" 2014:
För att ge de svenska städerna bättre förutsättningar att utvecklas i en hållbar riktning föreslår delegationen några statliga åtgärder som kan driva på arbetet med hållbar stadsutveckling:

1. **En nationell stadspolitik för bättre samordning av statens sektorsintressen som inbegriper en strategi där hållbarhet är ett överordnat mål i praktiken**
2. **Fortsatt satsning på en nationell arena som kan samla aktörer för hållbar stadsutveckling**
3. **Ökade resurser till kunskapsutveckling inom hållbar stadsutveckling i form av forskning och utveckling, innovation, systematisk uppföljning och utbildning**
4. **Fortsatta satsningar på pilot- och demonstrationsprojekt**



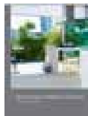
Retrofitting Suburbia, E Dunham-Jones & J Williamson 2011. Exempel på urbanisering av förorters fragmenterade mönster.



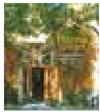
Urban Coding and Planning, red S Marshall, 2011. Antologi med SM's summering om bl a generativa planformer.




Handeln bygger staden, del 1 o 2. 2011. Om handeln som stadens avvecklare och utvecklare / J Söderlind. 331 + 540 faktaspäckade sidor om handel, stad och politik med en lärorik exemplifiering av goda och kontroversiella fall.



Bostadens omätbara värden, HSB / Forshed, Nylander 2011. Om vikten av bostaden i sig och dess relation till stadsväven.



Gröna gatan, Stadens framtid, S Koinberg & J Sjöström, 2011. Vackra exempel på gaturum.



Rum och Ansvar, Sju frågor om Stadsbyggnadskonst 2011. K Forshed, et al
Antologi & utställning kring byggande i trädgårdsstadens och småstadens skalor.



Planning is Choosing, or Should Be / T Einarsson, del av antologin Sustainable Urbanism and Beyond, Rethinking Cities for the Future, red Tigran Haas, 2012. Presentation av STEP-metoden och dess fokus på stadstyper som bas för en mer dialogbaserad demokratisk stadsplanering.



Svensk Stadsplanering, arvet från stormaktstiden, resurs i dagens stadsutveckling / N Ahlberg, 2012. Praktverk med historiska kartor - 'ett måste'.



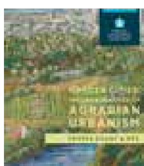
The Human Scale, bringing cities to life, J Gehl, DVD 2012. Ännu en bok av Gehl et al om vikten av människans mer än bilens skala.



Nya Nynäshamn - Staden vid vattnet / Urban City Research / P Elmlund, T Einarsson, K Forshed, E Wörman 2012. inre komplettering och växt längs pendellinje.



Farming the city: Food As Tool For Today's Urbanization, 2013 / F Miazzo & M Minkjan. 30 exempel på djurhållning i städer.



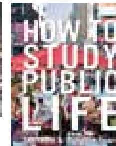
Garden Cities. Theory and practise of Agrarian Urbanism, Andrés Duany, 2011: bred exempelsamling på mötet mellan stad och odling.



Översiktsplan Järfälla nu till 2030: Samrådsbehandling augusti 2012



Bo bra på äldre dar, Hjälpmedelsinstitutet 2013. Understryker vikten av att stadsplanering bör ske inte utifrån bilismens utan de mindre rörligas behov av tillgänglighet.

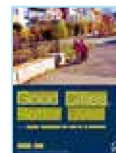
How to study public life, Jan Gehl, 2013, visar Gehls lågmälda och minituösa inriktning på observationer av människors beteenden som grund för formandet av offentliga miljöer



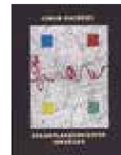

Äldres boende / Kerstin Kärnekull, Föreningen Bo i Gemenskap, 2013. Kartlägger äldres boende i fyra länder.



A General Theory of Urbanism, Andrés Duany, 2014. En teori inspirerad av Howards magneter, i syfte få med stads-kvalitéer, mätbara och icke-mätbara i en modell



Good Cities, Better Lives: How Europe Discovered the Lost Art of Urbanism,
Peter Hall, 2014. En av PH's breda repertoar av stadsplaneskildringar, med argumentering för 'den europeiska staden'.



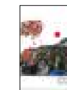
Stadsplanekonstens irrvägar, J Rådberg, 2014. En koncis historisk skildring av modernismens genombrott och behovet av en strategi för att återfå skalan, mixen och värdena i den europeiska staden.



Ekosystemtjänster i stadsplanering - en vägledning, 2014, c/o city / ARQ & Vinnova. Bra översikt, över ett perspektiv som vänder vår syn på stadens relation till sitt omland.



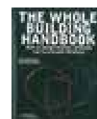
Byggemenskaper / Delegationen för hållbara städer, 2012. Översikt. Intro till en löftesrik ansats som redan är i full gång i Tyskland.



Urbana guldkorn Resultat från Delegationen för hållbara städers stödprojekt 2014.



Hitta Hem, Ola Andersson, 2014. Belyser kommunernas ansvar att tillhandahålla mark och planberedskap




Byggekologi, Kunskaper för ett hållbart byggande: Hushållning, Kretslopp, Sunda Hus, Platsen / Varis Bokalders och Maria Block 2014. Gedigen konkret illustrerad faktasamling. Numer på flera språk bl a engelska, med titeln **The Whole Building Handbook**



Medborgardialog isbm fysisk planering / Boverket 2015. Sammanställning av metoder

Checklista # A till Z **för hållbart stadsbyggande**

A) Avläs stadens eller ortens kartbild. Börja med kartor som täcker betydligt större områden än den tänkta uppgiften. Jämför med äldre kartor. Leta efter gamla spår och historiska fragment.

B) Finn rörelsestråken, mellan intressanta punkter, oförutsedda eller glömda sträckningar för gående, busslinjer eller andra transportmedel.

C) Välj stads- eller bytyp och lämplig täthet.

D) Bestäm en sekvens av hållplatser för buss eller spårvagn och utforma dessa till hållplatstorg. Låt ett gångavstånd på 300-500 meter till hållplatsen definiera bebyggelsens bredd längs den artär eller ryggrad som transportmedlet utgör.

E) Låt bebyggelsestråket ta form efter de begivenheter som landskapet erbjuder - utsikt, historiska avtryck, solvinkel, vik, bergskam, ås, skogar, bäckar, fält, befintliga vägar och bebyggelse.

F) Forma en scenografi med plats för både urbant offentligt liv och privata revir.

G) Utskilj kvarter och icke-kvarter (torg, parker) ur stadsmönstret.

H) Välj skala och gräng så att människor känner att de kan sätta sina egna personliga märken, både i byggstadiet och senare över åren.

J) Välj en skala som befrämjar ett gott mikroklimat. Tänk på lokala vindar, sol och skugga.

K) Illustrera olika metoder att blanda in arbetsplatser bland bostäder - vertikalt inom byggnad, horisontellt inom kvarter eller på ömse sida av torg eller gata.

L) Välj lägen för nödvändiga externa arbetsplatser som kan komma till senare, och med en sådan placering att deras urbana energi kan riktas mot stadsvävens torgrum. Detta kan tillförsäkra anställda tillgång till gemensamma transportmedel, lunchrestauranger, etc.

M) Välj ledbilder för målstyrning. Kom överens med boende, fastighetsägare, byggare, tjänstemän och politiker om vilka mål som ska styra, så att inte process och formalia tar över med alla dess delregler och låsningar. Gör alla medvetna om att resultatet beror på avvägningar mellan många olika önskemål som är behjärtansvärda men som sinsemellan ändå framtvingat prioriteringar. Gör klart att ingen part kan ta på sig rollen att bara bevaka och kräva en viss aspekts 100%-iga tillgodoseende.

N) Sätt namn och koda in begrepp i ett tidigt stadium för att underlätta kommunikation mellan fackmän och lekmän

O) Definiera en ”Lex....” (orten, någon idégivare, kommunalrådet, etc) för att betona att detta är ett projekt speciellt för denna ort och plats och för att frammana en lokal medvetenhet eller stolthet.









Tätheten må variera – en bra stadsväv består av kvarter









P) Välj markanvisningar och upphandlingssteg i måttlig skala. Det ger möjlighet för lokala eller små aktörer på marknaden och befrämjar variation och innovationer - och på sikt även lägre priser.

Q) Utelämna delar av tomter och kvarter som har höga marginalkostnader och låt dessa kompletteras vid senare tillfällen - då efterfrågan på ny bebyggelse gör detta ekonomiskt möjligt. Detta gäller alla skalnivåer.

R) Skapa ett nät av gator och vägar i stället för trafikseparering. Differentiera gatunätet till olika mått för gränd, gata, boulervarder dels för olika användning och dels för olika parkeringskapacitet. Utforma gatusektioner så att trädrötter och rördragningar kan samexistera.
Undvik labyrintiska gatunät med återvändsgator. Dämpa i stället silning och höga hastigheter med hjälp av intima mått, pollare, gatubeläggning, träd, trevägskors, sekvensindelning och andra positiva signaler.

S) Låt ägandet vara småskaligt och följa den ”cell” som det enskilda huset och dess tomt utgör. Offentligt och privat sorteras därmed genom kvartersformen på ett underfunigt sätt som både avdramatiserar konflikter och befrämjar ett ansvarstagande revirbeetende. Restaurangägaren som på morgonen med kvast och hink rengör ”sin” del av trottoaren är en illustration av denna mekanism.

T) Låt parkeringen inordnas och underordnas kvartersstrukturen. Parkering kan ske längs gata, i bil-lider, carport, garage, inom gatumått typ boulevard (Narvavägen), i soutterräng och 1/2- planskällare. Varje kvarter bör ansvara för sina permanenta parkeringsbehov. Plats för parkering vid hemmet eller arbetsplatsen löses inom det egna kvarterets gränser. Besöksparkering och spontan parkering vid t ex inköp kan då ordnas längs gatan.

U) Ge utrymme för förändringar och tillägg i alla skalor och storleksnivåer. Detta ökar användningsmöjligheterna i ett långt perspektiv.

V) CELL - Stadsvävens primära byggnadssten. Cellen består av tomt + byggnad. Stadsmorfologin visar att byggnader kan komma och gå, men också att en levande stadsväv bör bibehålla cellen som kvarterets minsta del.

X) KVARTER - Summan av ett antal celler. Defineras av gatunätet. Skalan är avhängig stadstyp, byform, klimat och lokal kultur.

Y) STADSDEL - Summan av ett antal kvarter. Kan upplevas olika av en stads olika inbyggare. Men kan också ha en tydlig form, som ett resultat av topografi och gröna korridorer.

Z) STAD - Summan av ett antal stadsdelar. Staden bör ses som ett uttryck för den mänskliga kulturen, en summa av alla livets aspekter. Men också som ett uttryck för människans syn på sin relation till Moder Jord.

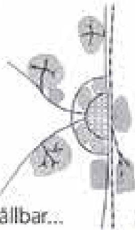
ÖVERSIKT ÖVER HANDBOKENS UPPLÄGG

KAPITEL 1

VAD VILL, BÖR, KAN VI



Sprawl skenar enligt EUs PLUREL

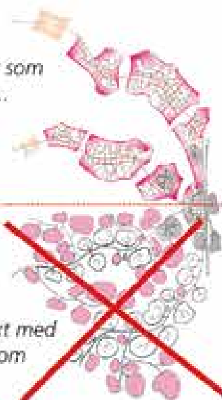


Bubbelstaden är ohållbar...



...baksidor utan värden

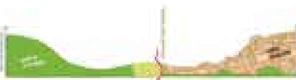
Växt med kajer som alternativ...



...eller växt med bubblor som alternativ



Behovet av livgivande gränssnitt



Gränssnitt kan ge bryneffekter

KAPITEL 2

14 STEG

1 Välj stadens långsiktiga växtmönster, morfologi och relation till naturens gröna struktur!

2 Välj stadstyper för en god planrepertoar: ...matris-fasen.



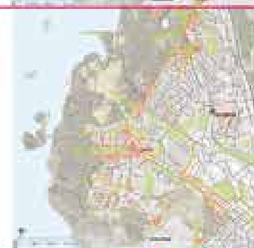
Starta Processer:
- Planberedskap
- Planrepertoar
- Dialoger
- Återkopplingar

3 Justera stadsbrynets lägen: ...kajer-fasen.



Sätta Gränser:
- Kajer mot landskapet
- Inre kajer

4 Förfina stadsdelens gatuväv för en mer kollektivtrafikbaserad struktur och bättre silning.



Väva Strukturer:
- Gatuväv
- Kvartersväv
- Ägoväv
- Kollektivtrafikstråk
- Grönstruktur

5 Öppna för byggrätter i berörda närliggande tomter, upphäv hus-i-park-restriktioner: ...prickmarksskifte-fasen.

6 Öppna för byggrätter i impediment och glipor mellan bubbelstadens enklaver: ...värdeplaneringsfasen.



Inre Kompletteringar:
Växa inåt reparativt
- Inom tomter
- Mellan tomter

7 Lokalisera och omlokalisera servicepunkter längs kajer

8 Öppna för och stötta starter av service och verksamheter

9 Aktivera längs 'kajerna' symbioser med Moder Natur

10 Forma "kajerna" som stråk på de gåendes villkor.



Lokalisera Etableringar:
- Urbana målpunkter
- Gröna målpunkter

11 Berika stadsbrynets blandning av bebyggelsetyper.

12 Säkra kontraster: låt riktig stad möta riktig natur.

13 Individualisera kajstråken, genom att både intimisera och öppna för stora vyer.

14 Planera för det oplanerade.



Starta & stötta Synergier:
- Kickstarter
- Service, incitament
- Ekosystemtjänster
- Odling

KAPITEL 3

VERKTYGSLÅDA

- med verktygen här placerade i relation till naturidan (grönt), kajen (rosa), eller stadssidan (orange, vit)

STEP (v.01)	**Stadstypsmatris** (v.07)	Studieresor (v.11)	SWOT (v.15)
Språk- & begreppsval (v.02)	**Värderos** (v.08)	Referensgrupp (v.12)	**Värdeplanering** (v.18)
Attraktionsplanering (v03)	**Rundabordsarbete** (v.09)	Konferens (v.13)	Generationsboende (v24)
Plan 2.0/plan 0.7 (v.04)	Gåturer (v.10)	Bottom-up (v.14)	Samhällsekonomisk bedömning (v.26)

Gränser

Kajer mot det gröna (v.05)

Swap -kompensation med markbyten (v.06)

Tillgänglighet (v31)

Trygghet längs gränssnittet mellan stad och land (v.35)

Kajformer / Landskapsrum (v.36)

Vävning

Gatuväv (v.20)

Kvartersväv (v.21)

Ågoväv / tuttifruttiplan (v.22)

Reskvot / tidsgeografi / resesekvenser (v.27

Robust kollektivtrafiknät (v.28)

Konkurrenskraftig cykeltrafik (v30)

Kompletteringar

Förändring genom addition (v.16)

Prickmarks-skifte (v.17)

Reparativa kompletteringar (v.19)

Mix (v.23)

Kvarterstypmatriser (v.32)

Hustypsmatriser (v.33)

Etableringar

Underlag U = m-f-a (v.25)

Bebyggelsestruktur för konkurrenskraftig och effektiv kollektivtrafik (v.29)

Hållplatstorg (v.34)

Upplevelsevärden i natur och park (sv.39)

Urbana etableringar (v.40)

Gröna Etableringar (v.41)

Synergier

Grönstruktur längs och tvärs kajen (v.37)

Tillgång till närnatur och park (v.38)

Ekosystemtjänster (v.42)

Odling (v.43)

Pollinatörer (v.44)

Värdefulla naturtyper och arter längs kajerna (v.45)

Levande dagvatten (v.46)

Gröntypsmatris (v.47)

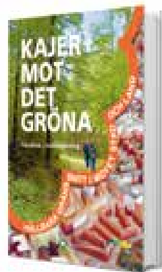
KAPITEL 4

5 ZOOMAR

för fallet Järfälla



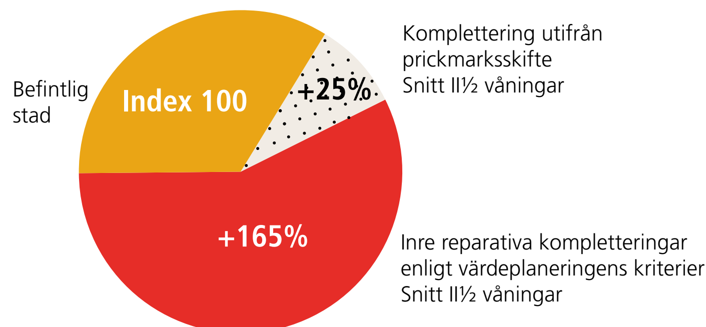
Oanad potential - ges av verktygslådans paradigmskifte



Handboken ger potential till mer än en fördubbling av ytor för bostäder och verksamheter:

+190%

redan vid bebyggelse med i snitt 2-3 våningar



Kaj-projektet har en metodologi som:

- betonar vikten av en gräns för stadsutspridningen,
- vänder växttrycket inåt som "inre reparativa kompletteringar"
- formar baksidor till framsidor, som "kajer", vilket:
- genererar värden för både stad och natur, och synergier dem emellan
- utifrån värdeplaneringens kriterier kräver att nya bebyggelser bara tillkommer där de gör nyttor för sin omgivning
- ser grönstrukturens kilar och stråk inte som hinder utan som vitala komplement till bebyggelsestrukturen
- utifrån ett prickmarks-skifte erbjuder byggrätter generellt mot gata och i övrigt längs tomtgränser där grannarna är överens
- betonar medborgarburna dialoger som bas för stadens inre komplettering och långsiktiga växt
- betonar begreppet reparativa kompletteringar i kontrast till begreppet förtätning
- betonar attraktionsplanering framför restriktionsplanering

Utifrån pilotstudierna i Järfälla, ger en omräkning till regional skala en remarkabel potential:



+1.800.000

enheter[4] i Storstockholm utöver dagens 940 000 befintliga bostäder[3]

+54.000

enheter[4] i Järfälla kommun utöver dagens 29 000 bef bostäder[3]

+9.500

enheter[4] i kaj-projektet utöver dagens 5 000 bef bostäder[2]

[1] "Kajer mot det Gröna" är en projekt finanserat av Delegation av Hållbara Städer och Järfälla kommun. Det undersöker hur vi mellan stad och land kan bygga hållbara gränssnitt som ökar kvalitéerna för bägge.

[2] Som beräknat i projektet "Kajer mot det gröna" intill Görvälns naturreservat i Järfälla kommun.

[3] Data / SCB 2013, avrundade tal.

[4] Enheter à 100 kvm BTA, där en viss procent kan utgöra verksamhetsytor, service etc.

”Kajer mot det gröna - hållbara gränssnitt i mötet stad och land”
- en handbok om hur vi bygger hållbart och reparerar ohållbar stadsbygd

Handboken visar hur vi kan få till bättre stadsbyggande när vi å ena sidan behöver bygga mer och, å andra sidan, behöver värna de gröna kvalitéerna.

En handbok i detta ämne behöver vara konkret. Här visas både steg och verktyg. De tydliggör hur vi kan ta tag i de angelägna hållbarhetsutmaningar som är knutna till den globala urbaniseringen - med fokus på mer odling, mer genuint stadsliv, mer effektiv markanvändning och minskade transportbehov. Flera av utmaningarna är knutna till den fortgående utväxten av skilda enklaver för bostäder, verksamheter och handel. Denna ”bubbelplanering” fortsätter som ”sprawl” ut i periferin trots sedan länge klargjorda nackdelar. EU’s larm om att våra städer växer mer i yta än i invånarantal kräver nu en rejäl respons från planerare och politiker.

Nya mönster och rollfördelningar

Här visas hur en nödvändig gränssättning, i form av ”kajer mot det gröna” kan vändas till ett viktigt verktyg, dels för att göra baksidor till livgivande framsidor, dels för att vända tillkommande växt inåt, i form av ”reparativa kompletteringar” till nytta för vår stora mängd fragmenterade och ohållbara bebyggelser.

Handboken visar hur detta kan ske, och behöver ske, genom att gå via dialogmetoder där medborgare och intressenter uppfordras och får redskap att mejsla fram vinn-vinn-mönster. Tre viktiga verktyg visas: dels ”kajer mot det gröna”, dels ”byggrätter till berörda” och, slutligen, ”värdeplanering” som av ny bebyggelse kräver att den förutom tak över huvudet också tillför kvalitéer och nyttor till dess omgivning.

Handboken utgår från insikten och ansatsen att, om inre kompletteringar ska lyckas, måste vi nyttja en mer medborgarnära och medborgarburen planering. Byggda exempel, internationella och svenska, förtydligar.

Metodiken redovisas, dels principiellt, dels som exemplifiering i Järfälla kommun.

Redaktör Torbjörn Einarsson.









Delegationen för Hållbara Städer

Sammanfattning av läget vid delegationens avlämning 2012



Världen står idag inför en globalt omfattande klimatförändring. Den snabba globala urbaniseringen innebär att utmaningarna alltmer fokuseras på städerna som ställs inför krav på en snabbare omställning än hittills och en högre grad av helhetstänkande. Samtidigt som problemen koncentreras till städerna, finns där också goda möjligheter att utveckla kollektiva lösningar på flera problem samtidigt och att använda ett ekonomiskt överskott till att skapa goda livsmiljöer för städernas invånare.

För att förverkliga denna potential fullt ut krävs nya angreppssätt som bygger på helhetssyn och systemtänkande, processorienterade arbetssätt och gränsöverskridande samarbete mellan forskare, näringsliv, kommuner och medborgare.

Kunskap och ett gemensamt lärande behöver byggas genom uppföljning och erfarenhetsåterföring. Allt detta ställer krav på ett tydligt politiskt ledarskap och politiskt förankrade strategier som leder samhällsutvecklingen i en hållbar riktning. Samtidigt är det viktigt att allmänhet och medborgare engageras och är delaktiga i dessa frågor.

Fredrik von Platen (fd tf gd Boverket):
”Grattis, ovanligt med en bok i den här genren som är en bladvändare”

Gösta Blücher (fd gd Boverket):
”Jag ser fram mot nytrycket av Er mycket värdefulla skrift. Du behandlar sakligt och konkret ett ofta förbisett område i dagens planering!”